6/2016 November | Dezember € 8,90
A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

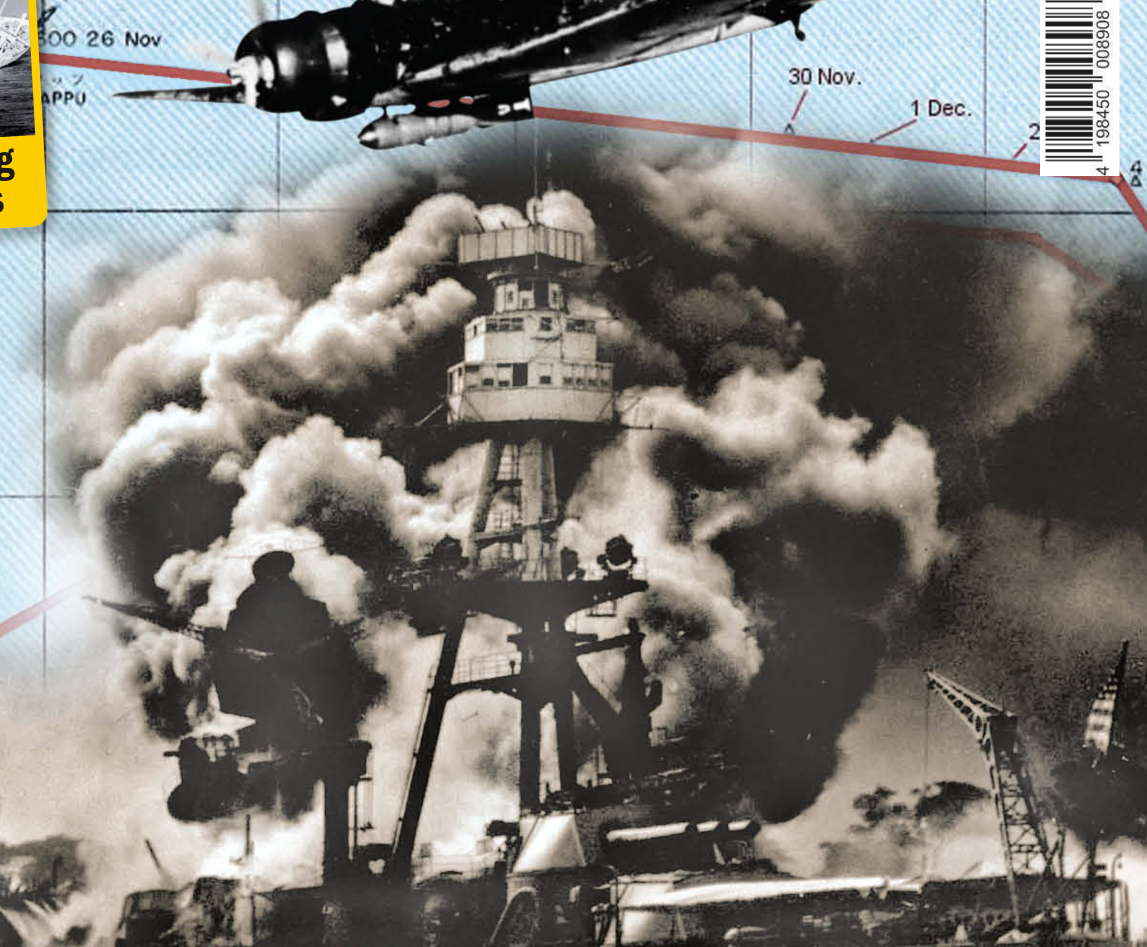
SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 92

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte



Andrea Doria: Untergang des legendären Schiffes



Pearl Harbor

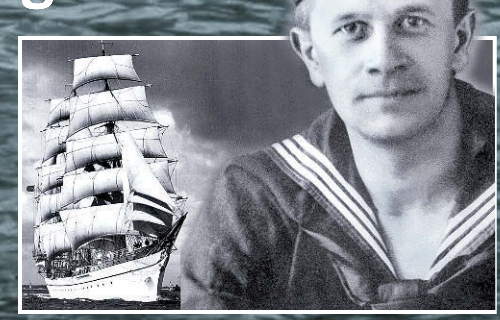
So planten die Japaner den Pazifik-Krieg



Algier 1816: Wie die alliierte Flotte die Piraten niederwarf



U-Boot *Hai*: Das größte Unglück der Bundesmarine



Dichter Gorch Fock: Sein Tod in der Skagerrak-Schlacht

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn der Name Karl Dönitz fällt, steht er vor allem mit zwei Aspekten der deutschen Marinegeschichte in Verbindung: mit der „Rudeltaktik“, also dem Zusammenfassen mehrerer Unterseeboote für den Angriff auf einen feindlichen Geleitzug, und der Rettung von mehr als zwei Millionen Flüchtlingen über die Ostsee in den letzten Monaten des Zweiten Weltkriegs (siehe Artikel Seite 28 bis 31). Beides aber sind Legenden, die sich über Jahrzehnte halten konnten und immer dann zur Rechtfertigung der Person Dönitz herangezogen werden, wenn der überzeugte Nationalsozialist und Nachfolger Hitlers ins Zentrum der Kritik gerät.

Die Anfänge der „Rudeltaktik“ reichen in den Ersten Weltkrieg zurück – mit Booten, die zu Beginn des Zweiten Weltkrieges prinzipiell dieselben waren: tauchfähige Überwasserfahrzeuge. Der ehemalige U-Boot-Kommandant Dönitz hat als Befehlshaber der U-Boote die Taktik der Zusammenfassung lediglich perfektioniert und den neuen Gegebenheiten angepasst, sie aber nicht erfunden.

Der beherzte Transport von Frauen, Kindern, Greisen und Verwundeten über die Ostsee in den Westen, um sie vor der heranstürmenden Roten Armee zu bewahren, soll ebenfalls das Werk des Großadmirals gewesen sein. Bis zu seiner Regierungsübernahme war seine Haltung jedoch die Hitlers gewesen, für den die Flüchtlingstransporte keinesfalls Vorrang vor militärischen Notwendigkeiten hatten. So entschied der „Führer“ in einer Lagebesprechung am 22. Januar 1945, dass die noch „vorhandenen Kohlenbestände für die militärischen Aufgaben vorbehalten werden müssen und für den Abtransport von Flüchtlingen nicht eingesetzt werden dürfen“*, woraufhin Dönitz „Reichsleiter“ Martin Bormann bat, den verantwortlichen Gauleitern entsprechende Weisungen zu erteilen.

Der Großadmiral hat nicht interveniert und nicht darauf bestanden, im Zeichen der unausweichlichen Niederlage alle zur Verfügung stehenden Mittel zum Schutz von Leben einzusetzen – im Gegenteil: Als er den Kreuzer *Emden* für Flüchtlingstransporte freigab, wies er darauf hin, dass die Schwerpunktaufgaben der Kriegsmarine – Truppentransport, Versorgung, Sicherungsdienst – keinesfalls darunter leiden dürften.

Erst als der Vorhang gefallen und der Diktator tot war, änderte er seine Meinung und wies die führenden Marine-Flaggoffiziere per Funkspruch an, „möglichst viele deutsche Menschen (dem) Zugriff (des) Bolschewismus zu entziehen.“** Dönitz reagierte, aber er reagierte viel zu spät; bis dahin hatte er willfährig und ergeben Hitlers Befehle befolgt.

Es waren vielmehr die örtlichen Befehlshaber und Schiffskommandanten, die sich des Flüchtlingselends annahmen und unter widrigsten Umständen und Feindeinwirkung ebenso mutig wie kurzentschlossen die humanitäre Hilfe vor alles andere stellten. Allein ihnen gebührt vor der Geschichte die Anerkennung, den Namenlosen eine Überlebenschance gegeben zu haben. Nicht Dönitz.

Viel Erkenntnisgewinn bei der Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr





Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



Karl Dönitz (1891–1980), letztes Staatsoberhaupt des „Dritten Reiches“, wurde in den Nürnberger Prozessen schuldig gesprochen und zu zehn Jahren Haft verurteilt

Foto: Interfoto/IMAGNO/Votava

* Niederschrift über die Teilnahme des Ob.d.M. an der Führerlage am 22.01.1945, 16 Uhr, in: *Lagevorträge des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vor Hitler 1939–1945*. Im Auftrag des Arbeitskreises für Wehrforschung herausgegeben von Gerhard Wagner, München 1972, S. 636.

** Funkspruch vom 04.05.1945, in: *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung*. Teil A, S. 430-A



SPUR DER VERWÜSTUNG: Nach dem japanischen Angriff stehen mächtige Rauchwolken über dem US-Flottenstützpunkt, links die beschädigte *USS California*

Foto INTERFOTO/Granger, NYC

Titelbild: Für unser Cover haben wir eine Collage angefertigt: Ein japanischer B5N2-Torpedobomber greift an, unter ihm die getroffene *USS Arizona*, links die *USS Tennessee*

Titelfotos: ullstein bild-Pictures from History, Sammlung W. Mühlbauer, MIREHO, picture-alliance/CPA Media, picture-alliance/AP Photo, picture-alliance/dpa (2), picture-alliance/WZ-Bilddienst


S. 28


S. 32


S. 40


S. 48


S. 54


S. 64

Britische Souveränität

Machtanspruch der Stuarts

Der Farbstich John Paynes zeigt eines der größten und prächtigsten Kriegsschiffe des 17. Jahrhunderts – betitelt mit den Worten „The True Portraiture (...)", um die Authentizität der Darstellung zu betonen. Kurz nach dem Stapellauf am 14. Oktober 1637 erschien der Stich in der 2. Auflage des Buches *A True Discription of his Majesties Royall and most stateley Ship called the Souveraign of the Seas.* Das von König Charles I. in Auftrag gegebene Schiff setzte bezüglich der Größe und Ausstattung neue Maßstäbe. Die *Souvereign of the Seas* bot auf drei durchgehenden Geschützdecks über 100 Kanonen Platz und führte als erstes Segelschiff Royalsegel.

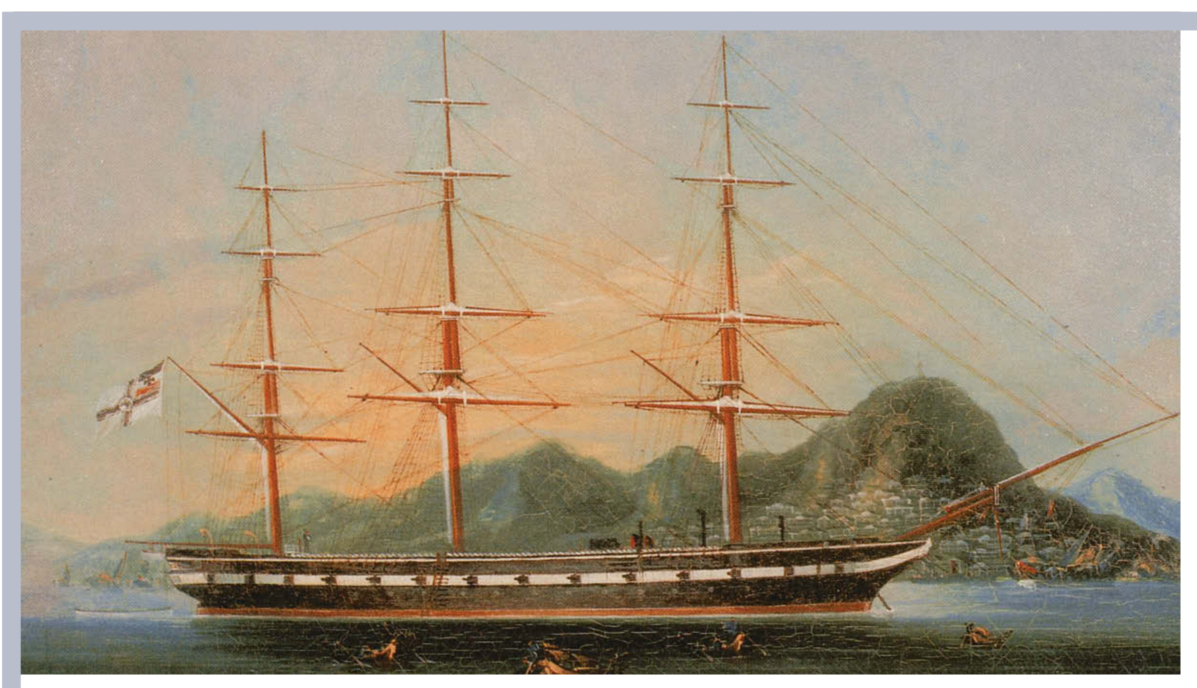
Der reiche Dekor mit über 1.000 blattvergoldeten Skulpturen prägte die glanzvolle Erscheinung des Schiffs und zeigte ein komplexes allegorisches Bildprogramm. Eingerahmt von den Figuren der Könige Edgar am Bug und Charles I. am Heck, wurden der Machtanspruch der britischen Monarchie auf die Seeherrschaft und dessen historische Herleitung sinnhaft vor Augen geführt. Ergänzt durch die königliche Beflaggung stellt dieser Farbstich das Idealbild des Schlachtschiffs dar – ist also ein „Schiffsportrait" im besten Sinne, das ausschließlich als Medium zur Selbstdarstellung des Herrscherhauses Stuart diente.

Erst ab 1652 kämpfte die *Souvereign* in den Seekriegen Englands gegen Frankreich und die niederländischen Provinzen, von den Holländern respektvoll *den Gulden Duvel* genannt, bis ein durch eine Kerze ausgelöstes Feuer das Schiff 1697 zerstörte.

Ellen Wagner

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London





Das hölzerne Vollschiff nahm am 7. August 1884 an der Inbesitznahme von Deutsch-Südwestafrika teil, um anschließend Ostasien anzusteuern. Das Gemälde links stammt aus dieser Zeit Foto: Sammlung GSW

Serie Deutsche Schiffe

SMS Elisabeth

Preußische Gedeckte Korvette

Obwohl noch keine Probefahrt absolviert war, diente die *SMS Elisabeth* als Repräsentationsschiff für den preußischen Kronprinzen Friedrich Wilhelm, den späteren Kaiser Friedrich III., bei den Feierlichkeiten anlässlich der Eröffnung des Suez-Kanals und hisste 1884 die Flagge in Deutsch-Südwestafrika und in der Südsee.

SMS Elisabeth war der fünfte und größte des 1854 als Schraubenfregatte geplanten Schiffstyps der preußischen Marine (*Arcona*-Klasse), war auf der Königlichen Werft Danzig gebaut worden und lief am 18. Oktober 1868 vom Stapel. Aufgrund der eingeholten Erfahrungen wurde das Schiff länger und größer als seine Schwesterschiffe *Gazelle* (siehe *Schiff Classic* 1/2016), *Arcona*, *Vineta* und *Hertha* konstruiert. Mit einer Größe von 2.912 Tonnen, einer Breite von 13,2 Metern, einem Tiefgang von 6,4 Metern und einem Fahrbereich von 1.900 Seemeilen bei zehn Knoten galt *SMS Elisabeth* als vorzügliches Segelschiff, das viele Segel brauchte und vertragen konnte.

In den 18 Jahren seiner Indiensthaltung und danach als Wohnhulk für Heizer- und Maschinisten in Kiel bewährte sich das Schiff gerade auf langen Reisen durchaus: Es verbrauchte wenig Kohlen, da die Segel die Hauptarbeit übernahmen, wobei die Schraube nicht leer mitlief, sondern als zusätzliche Antriebskraft vorgeheizt und über dem Wasserspiegel gefahren und versenkt werden konnte. Diese wichtigen Manöver sind drillmäßig nicht von Maschinisten, sondern von Kadetten ausgeführt worden.

Im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 übernahm *SMS Elisabeth* während des Vormarsches des französischen Geschwaders in der Ostsee gemeinsam mit dem Linienschiff *Renown* und dem Aviso *Preußischer Adler* die Verteidigung einer Minensperre vor Friedrichsort. Daraufhin wollte man die Schraubenfregatte im Handelskrieg einsetzen, doch die Schraubenwelle brach bei einer Havarie, sie konnte aber ihren französischen Verfolgern entkommen.

SMS Elisabeth führte erfolgreich Tiefseemessungen vor Mexiko durch, bekämpfte einen Großbrand vor Panama, schlichtete einen Streit in Nicaragua (1880) und tat 1881/82 in Ostasien Dienst. Bevor das Schiff 1904 zum Abbruch nach Stettin verkauft wurde, hatte es also eine sehr bewegte Geschichte hinter sich. *Armin Kern*

Nautik

Neue Segel

Für die Binnenschifffahrt

Im 16. Jahrhundert stiegen die Niederlande zur mächtigsten Seefahrtsnation der Welt auf. Vor allem kannten sie sich mit dem Handelsverkehr auf Flüssen, Kanälen und in flachen Küstengewässern aus und erkannten schnell, dass in engem Fahrwasser das Rahsegel keinen wirklichen Wert hatte. So entwickelten sie zwei neue Schratsegeltypen: das Sprietsegel und das Stagsegel für kleinere Schiffe vornehmlich in Binnengewässern. *Armin Kern*



Besatzungsmitglieder des Dreimast-Topsegelschoners *Thor Heyerdahl* verzurren das Stagsegel Foto: picture-alliance/dpa

Brauchtum

Seebestattung

Ein ehrwürdiges Zeremoniell

Was haben Neil Armstrong, Alfred Hitchcock und Osama Bin Laden gemeinsam? Richtig: Sie wurden auf See bestattet! Im Falle des Terroristenführers Bin Laden nicht freiwillig, die anderen haben dies zu Lebzeiten testamentarisch verfügt. Es ist zu vermuten, dass die Seebestattung ein aus der Antike überkommener, zunächst recht gewöhnlicher Vorgang war, denn man musste die Toten an Bord in möglichst kurzer Zeit loswerden, um Krankheiten und Seuchen vorzubeugen.

Daraus wurde mit der Zeit ein ehrwürdiges Zeremoniell, über das der Befehlshaber der ersten gesamtdeutschen Marine Admiral Rudolf Bromme schrieb: „In ihren Hängematten eingenäht, liegen die auf der schwimmenden Wahlstatt Gefallenen bereits auf Deck. Die Mannschaft wird auf Deck gepfiffen, der Schiffskaplan spricht einige rührende Worte (...). Die Leiche, an deren Füßen man Kanonenkugeln oder Ballasteisen befestigt, um sie schneller sinken zu machen und Heraufschwimmen zu verhindern, wird auf ein Brett gelegt und von vier Kameraden zum Fallreep getragen; langsam lassen diese sie von dem Brette hinabgleiten, und mit einem dumpfen Getöse fällt sie ins Meer (...). Die Wache präsentiert das Gewehr, die Mannschaft nimmt die Mützen ab, die Schiffsglocke läutet zum Gebet und die Artillerie oder Infanterie gibt je nach dem Range des Verstorbenen die Grabsalven."



Ein Blumenkranz als letzter Gruß an den Verstorbenen Foto: picture-alliance/KNA-Bild

Sowohl die Kaiserliche Marine als auch die Reichs- und Kriegsmarine behielten die Tradition grundsätzlich bei, die in ihrem weißen Anzug gekleidete Leiche war allerdings in Segeltuch eingenäht. Bei der Bundesmarine hielt der Kommandant eine Gedenkrede, dem sich Seitepfeifen und Schweigeminute anschlossen. Abgesehen von Ausnahmen ist es heute nicht mehr gestattet, einen toten Körper dem Meer zu übergeben. Verstorbene bleiben mithilfe einer Kühlvorrichtung so lange an Bord, bis der nächste Hafen erreicht ist. Nur wenn dies nicht möglich ist, hat der Kapitän für eine angemessene Bestattung in seemännischer Tradition zu sorgen. *Armin Kern*

Internationale Schiffe

Teurer Träger

Probleme mit *USS Gerald Ford*

Der amerikanische Flugzeugträger *USS Gerald Ford*, der erste einer aus drei Trägern bestehenden neuen Generation, ist mit geschätzten 13 Milliarden Dollar Produktionskosten das teuerste Kriegsschiff aller Zeiten. Die Mehrkosten belaufen sich schon jetzt auf 2,3 Milliarden Dollar. Schlimmer noch als das explodierende Budget dürfte aber sein, dass der Meeresgigant erst im nächsten Jahr zur Flotte stößt. Möglicherweise hat die Verzögerung – ursprünglich sollte die *USS Gerald Ford* 2014 zugeführt werden – ihren Grund in Problemen mit den neuartigen elektromagnetischen Rampen, die für den Start der Kampfjets vorgesehen sind. In dieser Frage wird sich das Pentagon aber vermutlich bedeckt halten. *GSW*



Flugzeugträger *Gerald R. Ford* (CVN 78) im Trockendock Newport

Foto: picture-alliance/AP Images

Aus der Kombüse

Heute: Hafen-Sauerkraut

Im Herbst wird Weißkohl geerntet, und dann bietet es sich an, deftiges Sauerkraut zuzubereiten, das schon James Cook bekanntermaßen als probates Mittel gegen Skorbut einsetzte. Auf seine mehrjährigen Südsee-Expeditionen ließ er im Kampf gegen die Vitamin-C-Mangelkrankheit bis zu 20.000 Pfund Sauerkraut mit an Bord nehmen. Neben dem positiven Effekt als Arznei schmeckte es und füllte die Mägen der Männer. Für uns heute ist Sauerkraut aber vielmehr ein ideales Gericht, um in der Herbst- und Winterzeit Erkältungskrankheiten vorzubeugen. Dass Deutschland das Herkunftsland des Sauerkrauts ist, ist jedoch eine Legende. Obwohl erst in Europa in großem Stil angebaut und kultiviert, stammt es ursprünglich aus China. Beim Bau der Großen Mauer im dritten vorchristlichen Jahrhundert war Weißkohl das Hauptnahrungsmittel der Kulis, was auch die Mongolenhorden Dschingis Khans schätzten.

Zutaten (für 4 Personen)

750–1.000 g Sauerkraut
50 g Schweineschmalz
2 grob gehackte Zwiebeln
1 fein gehackte Knoblauchzehe
250 g klein geschnittene Äpfel
8 Wacholderbeeren, 4 Pfefferkörner
300 g geräucherter Schweinebauch, gewürfelt
200 g geräucherter fetter Speck, gewürfelt
100 g Knoblauchwurst
¼ l Fleischbrühe oder Weißwein
3 EL süße Sahne
Salz, Pfeffer, Zucker (nach Geschmack)



Sauerkraut liefert Vitamin C und lässt sich auch noch lecker zubereiten

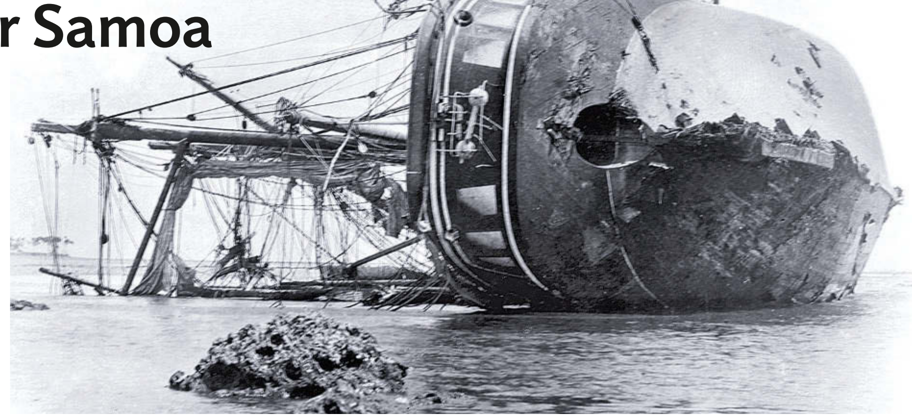
Foto: picture-alliance/CTK

Die Zwiebeln in Schmalz anbraten, das Sauerkraut dazugeben und andünsten, dann die restlichen Zutaten beimischen und abgedeckt etwa 30 Minuten bei mittlerer Hitze kochen; in den letzten zehn Minuten die Sahne zugeben. Dazu Salzkartoffeln oder Kartoffelpüree. Guten Appetit! *GSW*

5.000 Jahre Seefahrt

Kanonenboote für Samoa

1889 gingen *Adler* und *Eber* unter



Kanonenboot *Adler*, das in einem Orkan am 16. März 1889 im Hafen von Apia kenterte Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Der niederländische Seefahrer Jakob Roggeveen (1659–1729) war im Jahr 1722 auf einer Weltumsegelung unterwegs, als er auf der Suche nach einem abenteuerlich-mythischen Südland Samoa entdeckte. Franzosen und Engländer folgten, und deutscherseits war es die Hamburger Firma Johann Caesar Godeffroy, die dort einige Betriebe errichtete, 1856 Apia zur Hauptniederlassung machte – und Schutz benötigte, nachdem es zu Ausschreitungen gegen die neuen Herren gekommen war. In erheblichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten beantragte Godeffroy 1878 Reichsschutz für Samoa.

Kanzler Otto von Bismarck schaltete sich ein, denn zum einen ging es darum, den lahmenden Handel wieder anzukurbeln, und zum anderen um die Ehre der Nation. Wirtschaftsliberale witterten allerdings ein Exempel für künftigen kolonialen Erwerb und lehnten Bismarcks Samoa-Vorlage 1880 ab, woraufhin der umtriebige Bankier Bleichröder die Godeffroy'sche Handels- und Plantagen-Gesellschaft finanziell unterstützte. Die Folge des Aufschwungs war die direkte Konkurrenz zu den etablierten Briten und aufstrebenden Amerikanern. Zum Schutz der deutschen Interessen schickte der Kaiser die Kanonenboote *Adler* und *Eber*, die am 16. März 1889 in einem Orkan im Hafen von Apia verlorengingen. Anberaumte Konferenzen in Washington und Berlin vermochten das Problem vorerst nicht zu lösen. 1899 schließlich kam ein Vertrag zustande, in dem man sich auf Teilung einigte: Großbritannien stimmte – auch unter dem Druck des Burenkrieges – zu, sich aus dem größten Teil Samoas zurückzuziehen, die USA gaben sich mit dem kleinsten Teil des Archipels zufrieden, während das Deutsche Reich Samoa, Manono und Apolima erhielt, die um die Jahrhundertwende einen bemerkenswerten Aufschwung erfuhren. Am 1. März 1900 wurde Samoa deutsches Schutzgebiet, das im Laufe der Jahre eine ausgeglichene Handelsbilanz und einen stabilen Haushalt vorweisen konnte. *Armin Kern*

Hätten Sie's gewusst?

Der britische Maschinenkonstrukteur Sir Charles Parsons (1854–1931) baute das erste turbinengetriebene Schiff. Die Dampfyacht *Turbinia* besaß eine 2.000-WPS-Turbine, die eine Schraube mit etwa 1.800 Umdrehungen pro Minute antrieb.

Obwohl in der Skagerrak-Schlacht am 31. Mai 1916 völlig außer Gefecht gesetzt, musste die aufgegebene *SMS Lützow* noch von einem eigenen Torpedoboot torpediert werden, um zu sinken. Grund waren die bei deutschen Großkampfschiffen übliche schwere Panzerung und die stärkere Unterteilung.

Seit 1892 unterhielt das Reichsmarineamt eine eigens eingerichtete Medizinalabteilung zum Schutz und zur Nachsorge erkrankter Angehöriger der Kaiserlichen Marine.

Am 2. Dezember 1916 stellte Kapitänleutnant Graf von Luckner das ehemalige US-Vollschiff *Pass of Balhama* als Hilfskreuzer *Seeadler* in Dienst.

Das Gefecht zwischen dem Hilfskreuzer *Kormoran* und dem britischen Leichten Kreuzer *Sydney* vor der westaustralischen Küste im November 1941 endete mit dem Untergang beider Schiffe.



Felix Graf von Luckner (1881–1966), legendärer Kommandant des Hilfskreuzers *Seeadler* Foto: picture-alliance/arkivi



Hansekogge unter der Flagge von Danzig Foto: picture-alliance/dieKLEINERT.de

„Die Flagge ist das beste Schiffssegel!“

Paul Beneke (geb. um 1400, gest. 1480), Kapitän der Hanse und Ratsherr von Danzig

Seemannsgarn

Zeitvertreib

Spannendes für Jan Maat

Was der Gefreite Knetschke im Heer, das war (und ist) Jan Maat bei der Marine: der gewöhnliche Matrose, der ein großer Liebhaber von Geschichten ist, die ihm die langen Stunden der Nachtwache verkürzen. Diese Kurzweil sucht er bei dem besten Garnspinner seines Schiffes, dem er gegen wohlfeile Histörchen aus dessen reichem Seemannsschatz kleine Gefälligkeiten erweist: Er stopft ihm die Pfeife oder seine Socken, geht ihm bei lästigen Arbeiten zur Hand, und sollte er an Rheumatismus leiden – was bei alten Garnspinnern durchaus verbreitet ist –, so überlässt er ihm diese oder jene Portion Rum, damit er sich inwendig damit einreiben kann. Die Garne sind dann in aller Regel Ereignisse, die sich zugetragen haben mögen oder nicht, die Hauptsache ist, dass sie unterhaltsam und spannend erzählt sind und die eigene Phantasie anregen. Auch wenn sie gegen die Naturgesetze streiten und recht unglaubwürdig erscheinen, macht sich Jan Maat keine Gedanken, denn er ist weder Naturforscher noch Logiker, sondern nur ein Matrose, dem seine leere Zeit mit Inhalt gefüllt werden will. *GSW*



Matrosen der US-Marine um 1880 spinnen Seemannsgarn Foto: picture-alliance/akg

Briefe an die Redaktion

Maritimes Panorama, Schiff Classic 5/2016

Sie schreiben in Ihrem Artikel (über die *Bayern*-Klasse, dass England 1904/05 mit der *Dreadnought* auf das Hauptkaliber von 34,3 Zentimeter übergegangen ist. Das ist nach meinen Informationen (*Weyer's Taschenbuch der Kriegsflotten* von 1914) nicht richtig. Richtig ist, dass die *Dreadnought* mit 10 x 30,5 Zentimetern das erste „Einkaliber-Linienschiff" war.

Karl Kolitsch, Österreich

Kampf im Küstenvorfeld, Schiff Classic 5/2016

Um die Wirksamkeit und Wichtigkeit dieses Bereiches zu unterstreichen, möchte ich eine bedeutsame Begebenheit aus dem Jahre 1916 anführen: Der britische Kriegsminister Lord Kitchener war auf geheimer Mission auf dem Weg nach Russland, um sich mit dem Zaren zu treffen. In Scapa Flow machte er Zwischenstopp, um sich von Admiral Jellicoe über die Skagerrak-Schlacht berichten zu lassen. Anschließend sollte die Reise auf *HMS Hamshire* fortgesetzt werden. Nach dem Auslaufen lief der Kreuzer am 5. Juni 1916 auf eine acht Tage zuvor von U 475 westlich vor Scapa Flow gelegte Mine. Nur zwölf von 665 Mann Besatzung überlebten das Unglück. Lord Kitchener war nicht darunter.

Olaf Rahardt, DGSM

Zum Leserbrief von Wolfgang Pilz, Schiff Classic 5/2016

Auch die Ausgabe 5/2016 ist wieder toll gemacht und ich genieße das Schmökern im Heft in vollen Zügen. Ohne als „Quengler" zu erscheinen, möchte ich aber auf die meiner Ansicht nach falsche Bildunterschrift auf Seite 27 in der Ausgabe 4/2016 hinweisen. Hier irrt auch Herr Pilz aus Linz (Leserbrief in Ausgabe 5/2016), denn es handelt sich meines Erachtens auch nicht um den Hilfskreuzer *Meteor*, sondern um den Hilfskreuzer *Wolf I*. Die *Meteor* hatte nur zwei Ladebäume und hat sich bereits am 9. August 1915 selbst versenkt.

Gerd Sander-Nather, per E-Mail

Meinung, Schiff Classic 5/2016

Der Artikel von Lutz Adam über das gemeinsame Gedenken von Briten und Deutschen zur Skagerrak-Schlacht hat mich in Form, Ausdruck und Inhalt sehr berührt. Sie liefern alle zwei Monate eine sehr tolle Zeitschrift ab. Ich freue mich schon beim Kauf der aktuellen Ausgabe auf die nächste.

Peter Hübner, Obergünzburg

Anmerkung der Redaktion: Das Foto in Schiff Classic 5/2026 auf Seite 25 oben zeigt das Wrack des Lazarettschiffes Berlin von Swinemünde. Wir bitten die fehlerhafte Bildunterschrift zu entschuldigen.

Die Hanse, Schiff Classic 5/2016

In dem Artikel zur Hanse auf Seite 22 und 23 wird zwar gesagt, dass sie ein „ebenso effektives wie unnachgiebiges Wirtschaftsbündnis" gewesen sei, aber ich meine, diese Charakterisierung ist noch zu schwach: Die Kaufleute der Hanse sind „Kapitalisten" im übelsten Sinn gewesen, Ausbeutung, Bereicherung und ein brutaler Kampf um Macht und Ansehen standen im Vordergrund. So gesehen, hat sich seit dem Mittelalter bei uns gar nicht viel geändert.

Markus Schnellbach, per E-Mail

Äußerste Kraft voraus!, Schiff Classic 5/2016

Die Schilderung eines Torpedobootangriffs der Kaiserlichen Marine hat mich sehr beeindruckt, obwohl ich die Quelle kenne, von der Herr Dr. Kern ja selbst sagt, dass sie seine Grundlage war. Ich kann das Buch von Anton v. Werner *Deutschlands Ehr' im Weltenmeer* jedem wärmstens empfehlen: nicht ganz billig in Antiquariaten, aber da ist alles drin über die deutsche Flotte, ihren Aufbau und die Männer der Marine.

Rudolf-Lutz Kuntze, Berlin

Schreiben Sie an: redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinn-wahrend zu kürzen.

Der Angriff auf Pearl Harbor

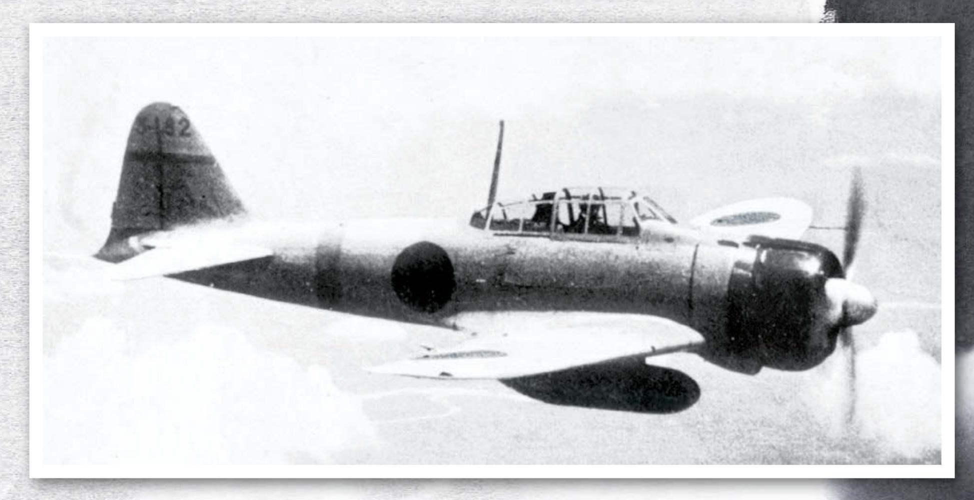
To ra, to ra, to ra!

Um Rohstoffvorkommen zu erobern, musste das kurz vor dem wirtschaftlichen Kollaps stehende Japan die US-Pazifikflotte als Flankenbedrohung ausschalten. Welche maritime Konzeption stand hinter dem Krieg gegen die Alliierten und mit welchen Mitteln wollten die Japaner ihn führen? Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

5 kurze Fakten

ZEIT: 7. Dezember 1941
ORT: Hawaii, Pazifik
GRUND: Erweiterung des japanischen Machtbereichs
VERLAUF: Versenkung und Beschädigung amerikanischer Kriegsschiffe
ERGEBNIS: Vorübergehende Ausschaltung der US-Pazifikflotte





EXTREM WENDIG: Die japanische Mitsubishi A6M2 Model 11 „Zero" ist zur Zeit des Angriffs auf Pearl Harbor das weltweit beste Trägerjagdflugzeug Foto: Sammlung Wolfgang Mühlbauer

OHNE CHANCE: Der Zerstörer *USS Shaw* wurde von drei panzerbrechenden Bomben getroffen, woraufhin die Magazine Feuer fingen und explodierten Foto: Interfoto/Underwood Archives



Der Zeitpunkt hätte nicht besser sein können: ein Sonntagmorgen, an dem die meisten der auf Hawaii stationierten US-Soldaten noch in ihren Kojen lagen und sich von der langen Samstagnacht erholten. Es war 7:55 Uhr am 7. Dezember 1941, als japanische Torpedobomber der aus 183 Maschinen bestehenden ersten Welle ihre tödliche Fracht auf Ford Island im Hafen von Pearl Harbor entluden, nachdem Fregattenkapitän Mitsuo Fuchida mit seinem berühmten Befehl „to ra, to ra, to ra!“ das Angriffssignal gegeben hatte.

Weitere Flugzeuge steuerten die US-Schlachtschiffe auf der Ostseite der Insel an und 16 Torpedobomber hatten sich auf die vergebliche Suche nach den Flugzeugträgern *Enterprise, Lexington* und *Saratoga* begeben, die sie auf der Nordwestseite der Insel vermuteten, dort aber nicht antrafen, da sie zuvor an andere Zielorte befohlen worden waren.

Verband aus sechs Trägern

Erst eine Abfolge von Zufällen machte die Überraschung perfekt. Amerikanisches Radar erfasste die erste Welle zwar, doch weil etwa zum gleichen Zeitpunkt der Anflug eigener B-17-Bomber erwartet wurde, löste der befehlshabende Offizier keinen Alarm aus.

Dann versäumte der Flottenchef, Admiral Husband Edward Kimmel, der nach dem Desaster abgelöst wurde, eine entsprechende Meldung, als der US-Zerstörer *Ward* ein japanisches Kleinst-U-Boot in der Hafenmündung versenkte. Der japanische Verband aus sechs Trägern, von denen insgesamt 353 Flugzeuge in zwei Angriffswellen starteten, stand unter dem Befehl des Flottenbefehlshabers Vizeadmiral Chuichi Nagumo 200 Seemeilen nördlich von Pearl Harbor und war von der amerikanischen Funkaufklärung wegen Rufzeichenwechsels und absoluter Funkstille nicht erfasst worden.

Präsident Franklin D. Roosevelt und der amerikanische Kongress rechneten zwar mit einem unmittelbar bevorstehenden japanischen Angriff, weswegen die Flotte 18 Monate vorher zur Vorsorge von San Diego nach Hawaii verlegt hatte. Aber wo er stattfinden würde, wusste man nicht.

Was wussten die Amerikaner?

Das amerikanische Feindlagebild ergab keine direkten Anhaltspunkte über Ort und Zeit: ob in Richtung Thailand, den Isthmus von Kra (Malakka), Borneo oder die Philippinen, war daher nicht erkenntlich. Bis heute halten sich hartnäckig Gerüchte, nach denen die US-Regierung über den Angriff auf ihre in Pearl Harbor liegende Pazifikflotte nicht

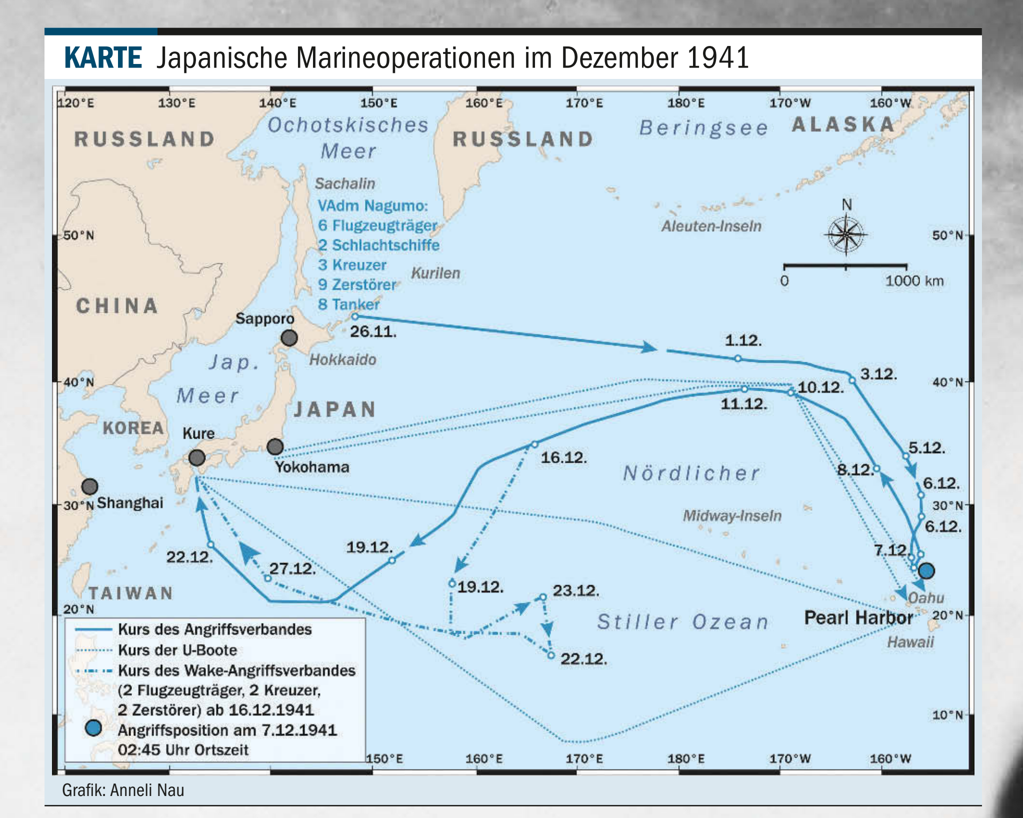
MISSVERSTÄNDNIS To ra oder tora?

Fregattenkapitän Mitsuo Fuchida gab den Angriffsbefehl „to ra, to ra, to ra“, der sich aus den Anfangssilben „to“ für „totsugeki“ (angreifen) und „ra“ für „raigeki“ (Torpedobomber) zusammensetzt. Das Signal wurde von den amerikanischen Funkstellen zwar aufgefangen, allerdings falsch weitergegeben. Sie entschlüsselten nicht „to ra, to ra, to ra“, sondern dreimal „tora“, das japanische Wort für Tiger, das als Botschaft für den Angriffserfolg auf Pearl Harbor gewertet wurde – und sofortige eigene Abwehrmaßnahmen daher hinfällig machte.

VORBEREITET: Die Japaner fertigten ein Modell von Ford Island an, inklusive der Schlachtschiffe Foto: Interfoto/Granger, NYC

ENTHUSIASTISCH: Die Besatzung eines Flugzeugträgers verabschiedet am 7. Dezember 1941 die startenden Maschinen Foto: picture-alliance/akg-images

KARTE Japanische Marineoperationen im Dezember 1941



Grafik: Anneli Nau



Honolulu Star-Bulletin 1st EXTRA

WAR!

(Associated Press by Transpacific Telephone)

SAN FRANCISCO, Dec. 7.—President Roosevelt announced this morning that Japanese planes had attacked Manila and Pearl Harbor.

OAHU BOMBED BY JAPANESE PLANES

SIX KNOWN DEAD, 21 INJURED, AT EMERGENCY HOSPITAL

Attack Made On Island's Defense Areas

Hundreds See City Bombed

EXTRABLATT: Der Honolulu Star Bulletin am 7. Dezember 1941 Foto: Interfoto/awkz

nur unterrichtet gewesen sei, sondern ihn sogar provoziert haben soll, um (endlich) Krieg gegen Japan führen zu können. Dazu hatten die Amerikaner jedoch keine wirkliche Veranlassung.

Die Zeit lief für sie, da ihre gewaltigen Rüstungsanstrengungen spätestens 1943 greifen und sie einem Gegner wie dem durch den bereits vierjährigen Krieg mit China ohnehin angeschlagenen Japan weit überlegen machen würden. Das Öl- und Stahlembargo, das die USA und ihre Verbündeten (England und Niederländisch-Indien) erst teilweise, dann im Juli 1941 als Antwort auf japanische Truppenstationierungen in Indochina vollständig über Japan verhängten, brachte Tokio in eine ausweglose Lage: 90 Prozent der Erdölimporte gingen verloren, darüber hinaus büßte das Inselreich drei Viertel seines Außenhandels ein, der baldige wirtschaftliche Kollaps drohte.

Die Alliierten wussten genau, dass (das stolze und in seinem traditionellen Ehrenkodex fest verankerte) Kaiserreich dieses Problem nur durch Krieg lösen würde. Diplomatische Verhandlungen verliefen ergebnislos, die Forderung der USA („Hull-Note"), als Voraussetzung für ein Abkommen China und Französisch-Indochina zu räumen, war für Japan unannehmbar, das den Angriffsverband am 26. November 1941 Richtung Pearl Harbor auslaufen ließ.

Dürftiges Ergebnis

Der Erfolg an jenem Sonntag, der durch Einbeziehen des pazifischen Schauplatzes den Übergang vom europäischen in einen weltweiten Krieg markierte, schien das gewünschte Ergebnis gebracht zu haben, weil von der US-Pazifikflotte vorerst keine ernsthafte Gefahr mehr zu erwarten und damit das Tor für die Offensiv-Operationen in Südostasien weit aufgestoßen war.

Der zweite Blick offenbarte hingegen ein eher ernüchterndes Resultat: Von acht angegriffenen Schlachtschiffen waren lediglich zwei Totalverluste (*Arizona* und *Utah*) zu verzeichnen, drei Zerstörer und ein Minenleger gingen verloren. Die leicht oder schwerer beschädigten, gekenterten und zum Teil auf Grund gesetzten anderen Schlachtschiffe konnten gehoben und repariert werden. Drei von ihnen waren sogar schon Ende Dezember 1941 wieder einsatzklar.



Die zweite Staffel hatte ab 8:50 Uhr den Schlachtschiffen nochmals zugesetzt und einzelne Zerstörer beschädigt, ließ die Infrastruktur allerdings unbeachtet; ihr Einsatz endete um 9:45 Uhr. Der Vernichtung von 188 Flugzeugen von Heer und Marine (weitere 159 waren beschädigt worden) standen japanische Gesamtverluste in Höhe von nur 29 Flugzeugen und fünf Kleinst-U-Booten,

GUT GESCHÜTZT: **Pearl Harbor am 30. Oktober 1941. Mittig ist Ford Island mit dem Luke-Field-Flugplatz zu sehen** Foto: USN

die sämtlich wirkungslos geblieben waren, gegenüber. Bei den vermeintlichen Siegern schwang schnell die Enttäuschung darüber mit, nicht wie erhofft auch die Flugzeugträger im Hafen angetroffen zu haben, die man hätte ausschalten können.

Die Piloten hatten weisungsgemäß vor allem die Schiffe und Flugplätze ins Visier genommen, weitere lohnende Ziele wie Stützpunkte, Werften und Verkehrsknotenpunkte aber nicht angesteuert, sodass Pearl Harbor als Flottenbasis nach einer gewissen Erholungsphase wieder funktionsfähig war. Nagumo hat das Überraschungsmoment nicht voll ausgenutzt und nicht – entgegen den Empfehlungen seines Stabes – eine dritte Welle starten lassen. Er verzichtete darauf, weil die Ausfälle der zweiten Welle doppelt so hoch waren wie die der ersten und er Angriffe durch amerikanische Trägerflugzeuge erwartete.

Die Amerikaner, die 2.403 Tote und 1.178 Verwundete zu beklagen hatten, einte in diesem Augenblick die Überzeugung, von einem hinterhältigen Feind überfallen worden zu sein. Die Opposition der Isolationisten gegen Präsident Roosevelt war mit einem Mal verstummt, das amerikanische Volk stand einmütig hinter seinem Präsidenten und forderte Vergeltung – ähnlich der Situation nach dem 11. September 2001. Nur 24 Stunden nach dem Angriff auf Pearl Harbor gab der Kongress bei einer Gegenstimme die Kriegserklärung an Japan ab.

Der Ausfall ihrer Schlachtschiffe bedeutete für die Navy eine kurzfristige Umstellung von ihrer Konzeption einer Entscheidungsschlacht, die mit den derzeit zur Verfügung stehenden Einheiten nicht zu führen war, auf den Einsatz von Flugzeugträgern, die ihnen vorerst als entscheidende Waffe im Seekrieg blieben.

> **„My God! This can't be true, this must mean the Philippines"**
>
> Reaktion von Marineminister Frank Knox auf den Empfang der Angriffsmeldung in Washington

Auf der anderen Seite waren sich Chuichi Nagumo und sein Oberbefehlshaber Admiral Yamamoto nach dem Angriff darüber im Klaren, dass ihre Flugzeuge in diesem Krieg nicht mehr allzu viele Chancen zu einem derartigen Schlag wie am 7. Dezember erhalten würden.

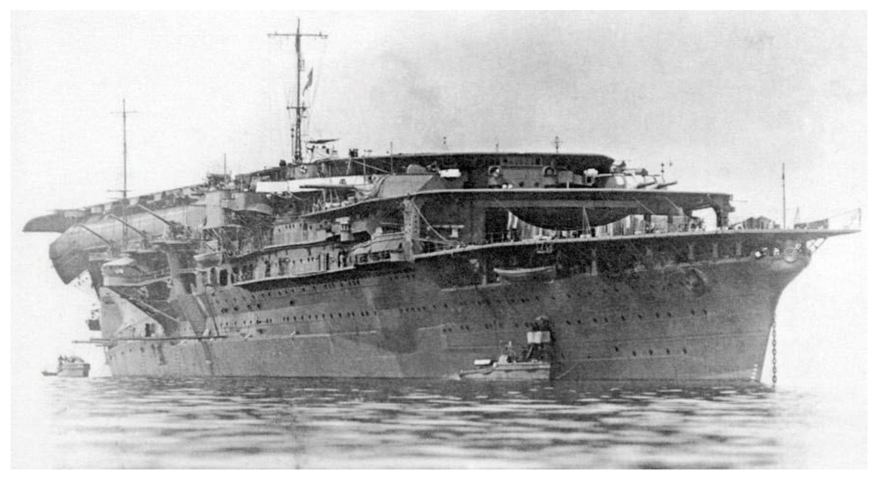
Kurzfristige Planung

Dies wirft die interessante Frage auf, mit welcher Strategie und mit welchen Mitteln die (unterlegenen) Japaner in diesen Krieg gegen einen (überlegenen) Feind eingetreten sind, den sie in einer wirtschaftlich ausweglosen Situation selbst vom Zaun gebrochen haben. Nach der vernichtenden Niederlage Japans im Jahre 1945 urteilte das Internationale Militärtribunal für den Fernen Osten, dass Tokio über Jahre hinweg einen groß angelegten Eroberungskrieg im pazifischen Raum geplant habe. Worauf sich die Anklage in diesem Punkt dabei berief, blieb unerwähnt. Der Sieger musste seine Theorien nicht unter Beweis stellen.

Zwölf Jahre später schrieb Oberst a. D. Takushiro Hattori, 1941/42 Unterabteilungs-



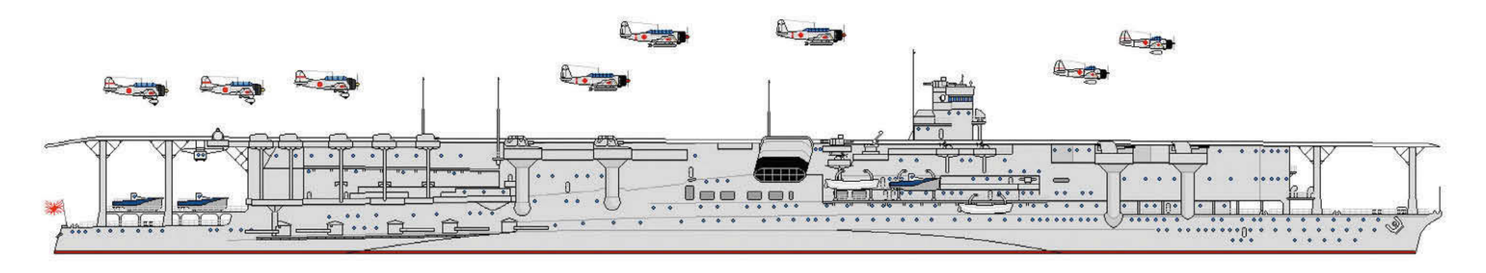
PRÄZISIONSWAFFE: **Die Aichi D3A1 „Val"-Sturzkampfbomber trugen maßgeblich zu den japanischen Angriffserfolgen 1941/42 bei** Foto: Sammlung Wolfgang Mühlbauer





TRÄGER: Vom Deck der *Kaga* (früh) starteten A6M2-Jäger und B5N2-Bomber; unten eine Seitenansicht des fast 250 Meter langen Trägers (spät) Fotos: ullstein bild - Pictures from History (2)

GLÜCK GEHABT: Die *USS Lexington* entging dem Angriff auf Pearl Harbor Foto: USN



chef in der Operationsabteilung des japanischen Generalstabes, dass die Überlegungen der japanischen Militärs zu einem Pazifischen Krieg über eineinhalb Jahre nicht hinausgekommen waren. Was die tatsächliche Ausarbeitung anbetraf, sollen es sogar nur wenige Monate gewesen sein. Demgegenüber steht die Tatsache, dass die amerikanischen Stäbe seit August 1939 an einem – allerdings defensiven – Kriegsplan gegen Japan arbeiteten. Mit England abgestimmt, lag „Rainbow Nr. 5“ im April 1941 fertig vor.

Trotz relativ kurzfristiger Vorbereitungen waren die Japaner dann im Krieg dennoch zu umfassenden, militärisch überzeugenden Operationen in der Lage, weil sie sich nach 1931 durch die Eroberung der Mandschurei, den Krieg gegen China, der eine Million Mann band, und die verteidigende Haltung gegenüber der Sowjetunion in ständiger Alarmbereitschaft befanden und ihre Kräfte fortlaufend gebündelt waren. Neben China und der Sowjetunion rückten für den japanischen Generalstab auch Singapur und die Philippinen in das Kalkül.

Beide Pläne waren für den Fall eines Krieges gegen England und (oder) Amerika als Teilaktionen des Heeres im Zusammenwirken mit der Marine vorgesehen, der im Gesamtkonzept eine entscheidende Rolle zukam. Und hier rückten vor allem die geografischen Dimensionen der ozeanischen Kriegführung in den Vordergrund, die eine Auseinandersetzung mit den USA und (oder) England bestimmen würden.

Raum für Flugzeugträger

Zunächst fällt die unterschiedliche Beschaffenheit der Küsten beider Kontrahenten auf: „Während im Osten die Küste des amerikanischen Doppelkontinents verhältnismäßig wenig gegliedert ist, wird die asiatisch-australische Gegenküste durch zahlreiche Inseln und girlandenförmige Inselketten aufgelöst, die mehrere Rand- und Nebenmeere abtrennen“ (Werner Rahn). Operativ ließ sich daraus folgern, dass Unternehmungen mit Landstreitkräften dort weitaus schwieriger und aufwendiger durchführbar waren als maritime, die zwar von der Weite des Raumes beeinträchtigt wurden, durch die zahlreichen Inseln als Stützpunkte aber die notwendigen Voraussetzungen erhielten.

Von den Inseln aus konnten Schiffe versorgt und instand gehalten werden. Der pazifische Raum bot sich geradezu ideal für Operationen mit Flugzeugträgern an, weil zum einen die Flugzeuge Aufklärung in großem Stil betreiben wie auch überraschend aus der Luft zuschlagen konnten. Beide – Aufklärung und Überraschung – sollten sich

ADMIRAL YAMAMOTO Vielseitig und hochgebildet

Da er nicht nur einen Teil seiner Ausbildung in den USA absolviert hatte, sondern von 1925 bis 1929 auch den Posten des japanischen Militärattaches bekleidete, war Yamamoto mit Amerika und der westlichen Denkweise gut vertraut. Dies und seine Erfahrungen als Befehlshaber einer Flugzeugträgergruppe prädestinierten ihn dafür, den Angriffsplan für Pearl Harbor auszuarbeiten. Der als Isoroku geborene Yamamoto stammte ursprünglich aus einer verarmten Familie und wurde nach dem Tod seiner Eltern von dem einflussreichen Clan der Yamamoto adoptiert, die von dem talentierten und vielseitig interessierten Marineoffizier angetan waren und ihm den Zugang zu höheren Kreisen der Marine erleichterten. Yamamoto kam bei einer Inspektionsreise ums Leben, als sein Flugzeug von einer aus P-38 Lightning bestehenden *Killer Group* angegriffen und abgeschossen wurde. Posthum erhielt er als einziger Nichtdeutscher das Ritterkreuz mit Eichenlaub und Schwertern.



DIE KARRIERE IM BLICK: Talent, Ehrgeiz und die richtigen Beziehungen – er wurde von dem mächtigen Yamamoto-Clan aufgenommen – ermöglichten den Aufstieg von Takano Isoroku (1884–1943) Foto: Interfoto/picturedesk.com



PROPAGANDA: Beide Seiten versuchten ihre Sache zu verklären
Foto: ullstein bild-Pictures from History; Gino Boccasile

VIELSEITIG: Bei Pearl Harbor flog die Nakajima B5N2 sowohl als Torpedoflugzeug wie als Horizontalbomber Foto: Sammlung Wolfgang Mühlbauer

im Pazifik-Krieg als entscheidende Komponenten herausstellen, waren in den 1930er-Jahren aber noch nicht die bestimmenden Elemente. Die japanische Marineführung, die in der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre die Rüstung ihrer Streitmacht intensiv vorantrieb, war in zwei Lager gespalten: Das eine Lager trat vehement für den Schlachtflottenbau ein, um im Falle eines Krieges gegen die wirtschaftlich stärkeren USA beziehungsweise England die schnelle Entscheidungsschlacht mit überlegenen Kalibern zu suchen.

Das andere Lager, dem der spätere Oberbefehlshaber Yamamoto angehörte, sprach sich für die Forcierung von Seeluftstreitkräften zur flexiblen Kampfführung und gegen den Bau von Superschlachtschiffen aus.

Ziel: Entscheidungsschlacht

Yamamotos Argument war dabei so einfach wie überzeugend: Wozu teure Schlachtschiffe bauen, wenn sie von sehr viel billigeren Flugzeugen aus der Luft bekämpft werden konnten? Zumal bei den Maschinen eine deutliche Qualitätssteigerung in puncto Reichweite, Schutz und Kampfkraft zu erwarten war. Obwohl er den operativen Wert von Flugzeugen in einem kommenden Krieg klar erkannte und damit in die richtige Richtung wies, setzte sich der Schlachtschiffgedanke durch, der mit der japanischen Marinestrategie korrespondierte: grundsätzliche Defensive mit dem Ziel, einen angreifenden Gegner im Westpazifik in einer großen Seeschlacht vernichtend zu schlagen.

GROSSE SCHIFFE

Bei der japanischen Marinekonzeption der 1930er-Jahre schienen noch die Erinnerungen an die Seeschlacht von Tsushima 1905 durch

Die Konzentration der japanischen Rüstung auf Schlachtschiffe bedeutete bei den begrenzten Rohstoffressourcen gezwungenermaßen, andere Bereiche wie Marineflieger und leichte Seestreitkräfte – Zerstörer, Minenschiffe, Tender – zu vernachlässigen. Ende 1941 verfügte die japanische Marine über zehn Flugzeugträger mit zusammen 630 Flugzeugen sowie weitere sechs Seeflugzeugträger vornehmlich zur Aufklärung.

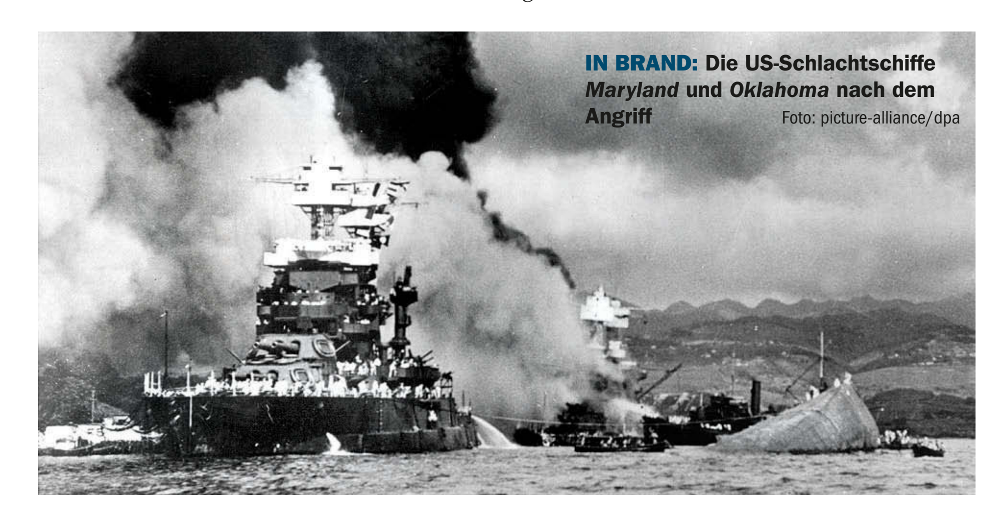
Die U-Boot-Waffe bestand aus 65 großen Booten, die weniger der Versenkung feindlichen Handelsschiffsraums als vielmehr der Verfolgung des Gegners dienen sollten. Vier Leichte Kreuzer der Mikuma-Klasse wurden durch Einrüstung von 20,3-Zentimeter-Geschützen zu Schweren Kreuzern, die durchaus für weiträumige Seeoperationen taugten, im Gegensatz zu den 113 Zerstörern, von denen die größten zwar über eine gewaltige Torpedobewaffnung im Kaliber 60,9 Zentimeter verfügten, die aber kaum die überdehnten Verbindungswege sichern konnten.

PEARL HARBOR Schiffsverluste

unbeschädigt
beschädigt
versenkt
Totalverlust

Pearl City
East Loch
Pearl City
Kalauao
Whitney
Dobbin
Phoenix
Aiea Bay
Solace (Lazarettschiff)
Nevada
Middle Loch
Detroit
Raleigh
Curtis
Utah
Arizona
Ford Island (Marineflieger-stützpunkt)
Tennessee
Vestal
Start- und Landebahn
Maryland
West Virginia
Halawa
California
Oklahoma
Kuahua
Oglala
Honolulu
Helena
Pelias
St. Louis
Waipio Pensinsula
Pennsylvania
Shaw
Cassin
Southeast Loch
Downes
Keanapuaa
Pazifik
N
Pearl Harbor
HONOLULU
0 0,5 km

Grafik: Anneli Nau



IN BRAND: Die US-Schlachtschiffe *Maryland* und *Oklahoma* nach dem Angriff Foto: picture-alliance/dpa



TRÜMMERWÜSTE: Schwer beschädigt, haben diese US-Kriegsschiffe den Luftschlag überstanden

Foto: picture-alliance/dpa

Bei der Konzeption schienen noch die Erinnerungen an die Seeschlacht von Tsushima im Jahr 1905 durch, als Japan die russische Flotte triumphal besiegt hatte und dadurch die Vorherrschaft im nordöstlichen Pazifikraum sicherte. Hinzu kam jetzt die Furcht vor den wirtschaftlich starken Seemächten England und Amerika und die überaus prekäre Brennstoffversorgung in Japan, hervorgerufen durch das amerikanische Exportverbot. In einem streng geheimen Papier vom Frühjahr 1940 heißt es unter anderem:

„So muss Japan auf allen verfügbaren außenpolitischen Wegen, besonders aber durch Verhandlungen mit Niederländisch-Indien, versuchen, die Einfuhr von Petroleum zu fördern. Für den Fall, dass dieses keinen Erfolg hat, muss man ins Auge fassen, dieses Ziel durch die Anwendung von Waffengewalt zu erreichen. (...) Wenn keine Änderung eintritt, wird Japan von Amerika und England überwältigt werden."

Tatsächlich war Japan als Inselreich zwingend von Einfuhren abhängig, Rohstoffe aus Südostasien kamen nur über den Seeweg an ihr Ziel – und der Kaiser war festen Willens, das Problem mit der Waffe zu lösen.

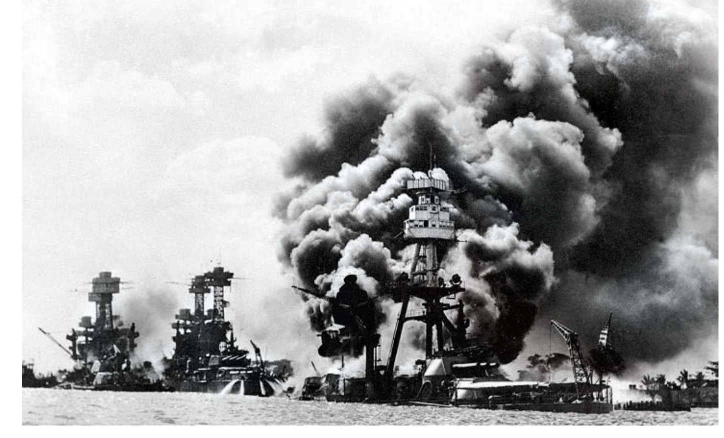
Yamato-Klasse

Der Bauauftrag für drei Schlachtschiffe der *Yamato*-Klasse mit einem Geschützkaliber von 45,6 Zentimetern (zwei wurden fertiggestellt, das dritte Schlachtschiff zu einem Flugzeugträger umgerüstet), mit dem die japanische Marine im direkten Vergleich mit den Schiffen der amerikanischen und engli-





ZERSTÖRT: P-40 auf dem Wheeler-Flugfeld Foto: ullstein bild–ullstein bild



GETROFFEN: Vorne brennt die *USS Arizona* Foto: ullstein bild–Pictures from History

schen Navy überlegen gewesen wäre, stand in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Rohstoffproblem und der Überzeugung, nur durch Expansion in den südasiatischen Raum die Existenz des Staates dauerhaft sichern zu können.

Da der Krieg über See geführt werden musste, war für das auf die Einfuhr lebenswichtiger Güter angewiesene Japan die Frage des Schiffsraumes von existenzieller Bedeutung beziehungsweise, ob die anzunehmenden Verluste durch Neubauten ersetzt werden könnten.

Nach eingehenden Studien kam man in der japanischen Führung zwar zu dem Schluss, innerhalb von drei Jahren nach Kriegsbeginn einen Zivilbedarf von drei Millionen Bruttoregistertonnen aufrechterhalten zu können – bei Verlusten von 800.000 BRT im ersten, 600.000 BRT im zweiten und 700.000 BRT im dritten Kriegsjahr. „Im Grunde genommen war jedoch das Urteil, dass nach Ausbruch des Krieges die Kräfte des Landes bewahrt werden könnten, auf einer zahlenmäßig sehr knappen Rechnung aufgebaut.“ (Takushiro Hattori). Das bedeutete, dass Japans Schicksal von einem geglückten Auftakt in einem schnellen Krieg abhing, der jedoch nicht gegen ein Ziel, sondern gegen mehrere zugleich geführt werden musste, was das Problem nicht geringer machte.

Erschwerend bei den Planungen wirkte sich die Inanspruchnahme des Heeres aus, das sich im Krieg gegen China abarbeitete. Dort kämpften 23 von 51 Divisionen, weitere 13 Divisionen sicherten gegen die Sowjetunion, die Japan als große Unbekannte einstufte, während sich der Gegner mit seinen See- und Luftstreitkräften in der Flanke und im Rücken eindeutig zeigte: Die Engländer waren in Singapur, die Amerikaner auf den Philippinen und in Pearl Harbor. Allein die südlichen Rohstoffgebiete zu erobern, wäre für die Japaner wegen der zu starken Präsenz der Alliierten gefährlich geworden. „Für einen ausgedehnten Krieg in der Weite des südostasiatischen Raumes mit einem gleichzeitigen Vorgehen in verschiedene Richtungen reichte das japanische Potenzial weder beim Heer noch bei der Marine und schon gar nicht bei der Seetransportkapazität aus. Es kam also darauf an, die offensiven Vorstöße zeitlich und räumlich so zu staffeln, dass das begrenzte Potenzial für die einzelnen Angriffsoperationen mehrfach genutzt werden konnte.“ (Werner Rahn)

DIE GEGNER Seestreitkräfte im südostasiatischen Raum

Schiffstyp	Flugzeugträger	Schlachtschiffe	Kreuzer**	Zerstörer	U-Boote
Alliierte	3	10	44	93	71
Japan	10*	10	38	113	65

* Plus sechs Seeflugzeugträger zur Aufklärung ** Schwere und Leichte Kreuzer

„Für einen ausgedehnten Krieg in der Weite des südostasiatischen Raumes reichte das japanische Potenzial nicht“

Kapitän zur See a. D. Dr. Werner Rahn

Für die japanische Führung galt es, die Gebiete und die Reihenfolge, in der sie erobert werden sollten, festzulegen. Japan wollte die von Amerika, England und den Niederlanden aufgebaute Wirtschaftsblockade zu zertrümmern und die Leistungsfähigkeit der eigenen Nation sichern.

Yamamoto plädierte für den Einsatz der schlagkräftigen Flugzeugträger gegen die amerikanische Pazifik-Flotte in Pearl Harbor und stieß damit zunächst auf Widerstand. Erst als er mit Rücktritt drohte, gaben die Gegenkräfte in der japanischen Marineführung nach. Gleichzeitig mit Pearl Harbor sollte die US Air Force auf den Philippinen ausgeschaltet werden.

In aufeinanderfolgenden Hauptoperationen waren zu besetzen: Philippinen, Guam, Hongkong, Britisch-Malaya, Burma, Java, Sumatra, Borneo, Celebes, die Bismarck-Gruppe und Niederländisch-Timor.

Enormer Zeitdruck

Ausschlaggebend waren bei alledem die Faktoren Zeit und Überraschung, um dem Gegner keine Möglichkeit zum Aufbau einer geordneten Abwehr zu geben. Von Anfang an standen die Japaner daher unter einem enormen Erfolgsdruck, nach 150 Tagen sollte die letzte Operation beendet sein, um anschließend den gewaltigen Machtbereich „nur noch“ verteidigen zu müssen.

Den Japanern ging es also nicht darum, die USA und England militärisch zu besiegen – sie wussten, dass ihre Kräfte dafür nicht ausreichten –, sondern lediglich um Vertreibung der Alliierten aus Asien und Südostasien. Fraglich bleibt allerdings, woher Tokio das Selbstbewusstsein nahm zu glauben, die Amerikaner und Engländer würden ohne Weiteres aufgeben. Die Verbissenheit, mit der dieser Krieg geführt, und die Entschlossenheit, wie er seitens der Amerikaner durch den Einsatz der beiden Atombomben „Little Boy“ und „Fat Man“ am 6. und 9. August 1945 beendet wurde, beweisen das Gegenteil. ⚓

LITERATURTIPP

Melber, Takuma: *Pearl Harbor. Japans Angriff und der Kriegseintritt der USA.* Verlag C. H. Beck, München 2016, 16,95 Euro

„Der Erfolg ist mir immer noch unheimlich“

Ein Mann im Sturm



KULTFIGUR: Jürgen Schwandt vor der Kulisse des Hamburger Hafens
Foto: A. Falck

„Kapitän Schwandt“ – wie ihn alle nennen – ist im Norden Deutschlands ein maritimes Phänomen. Wir wollen wissen, warum

Von Stephan-Thomas Klose

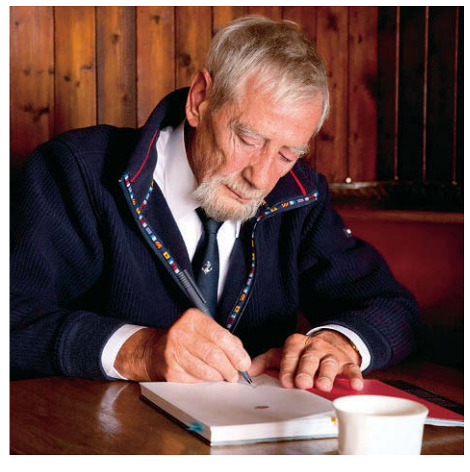
Er ist in den vergangenen beiden Jahren zu einer Kultfigur avanciert, deren Bekannt- und Beliebtheit die von anderen berühmten Kapitänen wie „Köpt'n Iglu“ und „Captain Hook“ längst hinter sich gelassen hat. Der STERN nannte ihn unlängst „Kapitän Rückgrat“. Aber im Gegensatz zu seinen fiktiven Kollegen aus Werbung und Märchen ist Jürgen Schwandt ein echter Kapitän, ein echter Seemann, der sich Jahrzehnte auf den Weltmeeren herumtrieb. Seine regelmäßige Kolumne in der „Hamburger Morgenpost“ mit dem passenden Titel „Hier spricht der Kapitän“ und seine Aktivität im Internet haben ihm im Alter von 80 Jahren eine ungeahnte Popularität eingebracht. In diesem Jahr hat der Hamburger Verlag Ankerherz seine Biografie *Sturmwarnung* veröffentlicht. In sieben Kapiteln geht es um echtes seemännisches Erleben, gewürzt mit einer Prise Gesellschaftskritik. *Schiff Classic*-Autor Stephan-Thomas Klose traf den Kapitän in der Mutter aller „Haifisch-Bars“ im Hamburger Hafen, wo zwar kein Rauch-, dafür aber ein Handyverbot herrscht.

SCHIFF*Classic:* Herr Kapitän, ich habe *Sturmwarnung* mit großer Begeisterung gelesen und mich dabei gefragt: Wie haben Sie Ihre Erinnerungen über all die Jahre aufbewahrt? War das alles in Kopf und Herz gespeichert?

Jürgen Schwandt: Richtig, genau so war es. Und während des Schreibens ist natürlich allerhand wieder hochgekommen und an die Oberfläche gespült worden, was ich eigentlich schon vergessen glaubte. Bei der zeitlichen Einordung half mein Seefahrtsbuch. In dem ist genau festgehalten, wann ich auf welchem Schiff und mit welchem Dienstgrad gefahren bin.

SCHIFF*Classic:* Wer oder was hat Sie dazu bewogen, Ihre Erinnerungen für *Sturmwarnung* aufzuschreiben?

Jürgen Schwandt: (lacht kurz auf) Das war der Chef des Ankerherz-Verlages, Stefan Kruecken. Für sein Buch *Orkanfahrt* hatte er vor zehn Jahren 25 alte Kapitäne ausgegraben – darunter auch mich. Dann hat er mich bei Lesungen eingesetzt und gemerkt, dass ich erstens beim Publikum gut ankomme und zweitens – das ergab sich aus Fragen der Hörer – auch zu allen gesellschaftlichen und politischen Themen eine klar umrissene Meinung habe. Und so ist Herr Kruecken auf die Idee zu diesem Buch gekommen. Mir war das eher suspekt. Sicher: Ich habe kein langweiliges Leben gehabt. Es war immer interessant. Es war immer spannend. Aber ich habe nie geglaubt, dass es auch für andere Leute interessant sein könnte. Und der Erfolg dieses Buches ist mir immer noch unheimlich.



EIN AUTOGRAMM VOM KÄPT'N: Jürgen Schwandt ist nicht nur in Hamburg ein gefragter Vorleser Foto: A. Falck

> **„Ich habe kein langweiliges Leben gehabt. Es war immer spannend. Aber ich habe nie geglaubt, dass es auch für andere Leute interessant sein könnte“**

SCHIFF*Classic:* Was heißt Erfolg konkret?

Jürgen Schwandt: Das Buch ist zurzeit auf Platz sechs der *Spiegel*-Bestsellerliste, in der es seit 14 Wochen steht. Die genauen Zahlen kenne ich nicht, aber es ist bereits die fünfte Auflage, und eine zweite Druckerei musste hinzugezogen werden.

SCHIFF*Classic:* Ich habe meinen beiden Jungs (13 und 15) in den Sommerferien ihr Buch komplett vorgelesen. Beide waren tief beeindruckt – vermutlich, weil es bei Ihnen recht abenteuerlich und nicht immer wirklich jugendfrei zugeht. Wer sind Ihre Leser?

Jürgen Schwandt: Eigentlich hätte ich geglaubt, dass mein Buch eher die Älteren interessiert. Aber das war ein Irrtum. Gerade viele jüngere Leute haben es gekauft und bitten mich bei Lesungen sogar um Autogramme.

SCHIFF*Classic:* Das ist in der Tat überraschend, weil Sie gerade den jungen Leuten ja so einige kritische Anmerkungen mitgeben, etwa zu ihren Umgangsformen. Der „Generation Wischfinger“ empfehlen Sie an einer Stelle dringend, sich eine „Manieren App“ aufs Smartphone zu laden, so es die denn gäbe. Man sollte doch annehmen, dass Sie mit dem erhobenen Zeigefinger gerade die jungen Leser eher verprellen.

Jürgen Schwandt: Vielleicht brauchen die jungen Leute mal ein paar klare Leitlinien, die ihnen im Elternhaus nicht gegeben werden. Ich kenne eine Grundschullehrerin, die mir erzählte, dass sie bei der Übernahme einer ersten Klasse zwei Jahre brauche, um die Kinder erst mal zu sozialisieren. Das schieben die Eltern auf die Schule, aber das kann die Schule nicht leisten. Was in den ersten Jahren an Erziehung und Umgangsformen versäumt wurde, ist schwer wieder aufzuholen.

SCHIFF*Classic:* Es gibt also keine negativen Rückmeldungen von den Jüngeren im Sinne von: Das verstehen Sie doch alles überhaupt nicht mehr, Herr Schwandt?

Jürgen Schwandt: Der alte Sack! Was will der denn? Nein. Das habe ich noch nie erlebt. Nicht einmal.



ALS SCHIFFJUNGE (2. VON LINKS) 1952: „Es war harte, anstrengende Arbeit bei schlechter Verpflegung und miserabler Unterbringung an Bord“

Foto: Ankerherz

SCHIFF*Classic:* Sie vertreten bei Ihren gesellschaftskritischen Anmerkungen recht steile Thesen, zum Beispiel, dass der heutige „Best Ager-Kult“ nur deshalb von Medien und Werbung verbreitet werde, um Menschen auf die „Rente mit 80“ vorzubereiten. Für sich persönlich lehnen Sie sogar den Begriff „Senior“ kategorisch ab. Sie wollen als „alter Mann“ angesprochen werden. Bei allem Respekt: Wer will das schon außer Ihnen? So funktionieren Marketing und Werbung nun mal nicht; haben sie nie.
Jürgen Schwandt: Ja. Glaube ich schon (lacht kurz auf). Aber schauen Sie: Wenn ich lese, dass sich ein Alten- und Pflegeheim als „Seniorenresidenz“ empfiehlt, dann sträuben sich mir die Nackenhaare. Wer residiert denn? Fürsten und Bischöfe. Eine sehr euphemistische Bezeichnung für ein Haus voller Dementer. Ich will kein Senior sein, und dazu kann ich doch auch stehen. Die Beschönigung dieses Zustandes ist völlig idiotisch. Ich bin ein alter Mann. Punkt.

SCHIFF*Classic:* Zu einem anderen gesellschaftlichen Phänomen, der virtuellen Interaktion mittels *Facebook*, fällt Ihnen ein schmächtiger Matrose ein – Sie nennen ihn „Sandmännchen“ –, der absolut unglaubwürdig gewesen sei, von nichts eine Ahnung hatte, aber alles besser wusste. An *Facebook* hätte er bestimmt seine Freude gehabt. Gleichwohl sind Sie aber selbst bei *Facebook* aktiv, posten regelmäßig und haben Tausende Freunde. Da hätte ich jetzt aber mehr Konsequenz bei Ihnen erwartet …

Jürgen Schwandt hat über 130.000 *Facebook*-Freunde. Die Seite wird wöchentlich fünf bis sechs Millionen Mal aufgerufen. Ein breites Forum, auch für politische Ansichten

Jürgen Schwandt: In welcher Richtung?

SCHIFF*Classic:* Na, dass Sie nicht mitmachen und sich einer solchen Plattform verweigern.
Jürgen Schwandt: Nein. Ich bin heute ganz froh, dass ich mich auf Empfehlung von Stefan Kruecken darauf eingelassen habe, weil ich inzwischen 130.000 *Facebook*-Freunde habe. Meine Seite wird wöchentlich fünf bis sechs Millionen Mal aufgerufen. Ich habe also ein breites Forum, in dem ich auch meine politischen Ansichten vertreten kann – mit viel Zustimmung, aber natürlich auch mit Pöbeleien, Bedrohungen und Beschimpfungen von rechts. Aber davon lasse ich mich überhaupt nicht beeindrucken. Diese Pöbler sind ja im Prinzip feige. In völliger Anonymität verbreiten die da einen Dreck, den sie mir niemals unter vier Augen ins Gesicht sa-

KLASSISCHE KARRIERE Hamburger Jung

Jürgen Schwandt (Jahrgang 1936) wuchs im Hamburger Stadtteil Sankt Georg auf. 1952 heuerte er als Schiffsjunge auf einem Küstensegler an. Nach zwölf Jahren auf See und dem Studium an der Hamburger Seefahrtsschule wurde er 1966 im Alter von 30 Jahren Kapitän. Nach Jahrzehnten auf See wechselte er 1970 zum Hamburger Wasserzoll, dessen Chef er bis 1996 war. Bekannt wurde Jürgen Schwandt im Norden als Kolumnist der „Hamburger Morgenpost“. Er lebt mit seiner Frau in der Nähe von Hamburg.

gen würden. Und das ist ja wohl ein generelles Problem bei *Facebook*, das man nur in den Griff bekommen kann, wenn jeder verpflichtet wird, sich dort mit Klarnamen anzumelden und bei *Facebook* die Adresse zu hinterlegen, auf die ohne große Probleme auch die Polizei zugreifen könnte. Dann wäre Ruhe im Bau.

SCHIFF*Classic:* Seit zwei Jahren bereits befüllen Sie jeden Samstag die Wochenkolumne „Hier spricht der Kapitän" in der *Hamburger Morgenpost*. Wie ist es eigentlich zu dieser Kultrubrik gekommen, die ja wohl an Ihrer späten Bekanntheit ganz wesentlichen Anteil hat?

Jürgen Schwandt: Das war auch eine Idee von Stefan Kruecken. Er hat viele Verbindungen aus seiner Zeit als Journalist und daher mal mit dem Chefredakteur der *Morgenpost* gesprochen. Daraufhin sollte versuchsweise eine Serie von sechs Kolumnen gebracht werden. Das Leserecho war so überwältigend, dass ich jetzt bei der 120. Kolumne angelangt bin.

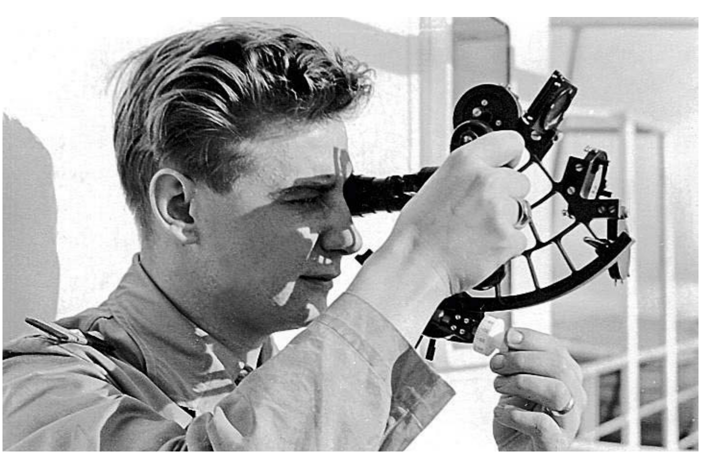
SCHIFF*Classic:* Sie nehmen sich in der Kolumne eines durchaus breiten Themenspektrums an, vom Selfie-Wahn junger Mütter über abgeknickte Deutschland-Fähnchen während der Fußball-EM bis hin zur Diskussion über das Flüchtlingsthema oder die Rhetorik eines Donald Trump. Wie kommen Sie zu Ihren Themen?

Jürgen Schwandt: Ja nun: Ich bin immer schon sehr am politischen und gesellschaftlichen Geschehen interessiert gewesen. Oft sind es kleine Alltagsbeobachtungen, die ich thematisiere, und so kommen die Kolumnen zustande. Ich habe zu Hause einen Rechner und schreibe meine Texte, die dann von Stefan Kruecken in Form – sprich: Zeilen und Spalten – gebracht werden. Damit will ich mich nicht befassen. Manchmal wird auch an Formulierungen gefeilt, aber wenn mir das dann zu milde gerät, widerspreche ich, dass ich das schon deutlich schärfer haben wollte. Das funktioniert aber ganz gut mit uns beiden.

SCHIFF*Classic:* Hätten Sie mit dieser Wirkung durch Ihre Kolumne gerechnet? Schließlich bezeichnen Sie sich ja selbst in Ihrem Buch als „grummeligen alten Sack". Und die grummeligen Alten kommen ja üblicherweise nicht so gut an.

Jürgen Schwandt: Nee. Eigentlich nicht. Aber gerade mit diesen kleinen Alltagsbeobachtungen spreche ich doch vielen Leuten aus der Seele. Ich erhalte jedenfalls entsprechend positive Rückmeldungen.

AUFWÄRTS: Als Zweiter Offizier zu Beginn der 1960er-Jahre auf der *Caterine Sartori* Foto: Ankerherz



NACH MASS: 1964 wurde Jürgen Schwandt Erster Offizier auf der *Breitenburg*. Hier nimmt er das „Besteck", das heißt, er bestimmt die Position des Schiffes mithilfe eines Sextanten
Foto: Ankerherz

SCHIFF*Classic:* Sie sprechen mit der Autorität eines alten Fahrensmannes, eines Kapitäns, der dem Atlantik trotzte und sich vom Schiffsjungen emporarbeitete. Ist vielleicht die Autorität eines Kapitäns – sei es eines Flugkapitäns oder eines Schiffskapitäns – die letzte, die trotz einzelner Versager wie Schettino von der *Costa Concordia* in diesem Land noch etwas zählt?
Jürgen Schwandt: Ja, natürlich. Denn alle zivilisatorischen Errungenschaften sind ja auf See weit weg. Auf dem Atlantik kann man nicht den ADAC-Notruf wählen. Da muss ich als Kapitän allein entscheiden, mit der notwendigen Autorität, die aber geboren wird aus Können und Erfahrung. Ich glaube, viele Menschen haben eine Sehnsucht nach ganz klarer Führung, nach klaren Aussagen. Schettino war ein absoluter Ausnahmefall, von dem ich mich in zwei oder drei Kolumnen auch klar distanziert habe, als die Gerichtsverhandlungen anstanden. Schettino ist eine ganz traurige Figur, ein Operettenkapitän, der auf der Brücke einem langbeinigen blonden Engel an den Knien herumgespielt hat. Das habe ich früher auch gerne gemacht, aber doch nicht auf der Brücke, wenn ich ein Manöver fahre!
SCHIFF*Classic*: Von Professor Peter Tamm, dem Stifter des Internationalen Maritimen Museums Hamburg, stammt der Satz: „Das Schiff ist der Mittelpunkt der Weltgeschichte." Sie waren im Laufe Ihres Lebens auf so manchem Schiff unterwegs. Gerade Ihre ersten waren ja wohl rechte Seelenverkäufer. Teilen Sie trotzdem seine Ansicht?
Jürgen Schwandt: Wenn ich an Bord bin, auf jeden Fall. (lacht) Aber auch in kultureller Hinsicht stimme ich dieser Aussage zu. Alle Seeleute sind Kosmopoliten. Ich habe sehr früh die Erfahrung gemacht, dass es überall auf der Welt wirklich nette Menschen gibt – unabhängig von Hautfarbe, Nationalität oder Rasse. Und überall gibt es Arschgeigen. Der Prozentsatz ist überall gleich; das ist in Deutschland nicht anders. Zum Glück sind die netten Menschen immer noch in der Überzahl.



AUF DEN WELTMEEREN: Jürgen Schwandt fuhr viele Jahre auf den Schiffen der Reederei Sartori & Berger in Kiel – hier die *MS Christian Sartori*. Die Ladung wurde mit schiffseigenen Kränen noch in Einzelstücken an Bord gebracht Foto: Ankerherz

SCHIFF*Classic:* Sie sind nie mit einem Schiff wirklich untergegangen, obwohl während der Atlantik-Passage im Winter 1955 auf der *Franziska Sartori* nicht mehr viel dazu fehlte. Ist die Gefahr des Schiffsuntergangs für einen Kapitän nach so einem Erlebnis eigentlich permanent gegenwärtig? Und wie ist es mit Ängsten?
Jürgen Schwandt: Nein. Ängste hab' ich nie gekannt. Es gab auch nicht eine Sekunde, in der ich daran gedacht hätte, die Seefahrt aufzugeben. Auch nach dieser Geschichte nicht. Das Schiff ging damals sechs Wochen in die Werft. Danach bin ich mit demselben Schiff wieder in See gegangen, im selben Fahrtgebiet, ohne zu zögern. Das war für mich ganz klar. Ich hatte keine Ängste. Aber man muss natürlich in Krisensituationen schon hellwach sein und sich auf seine Ausbildung berufen können.

SCHIFF*Classic:* Auch Ihr Vater, Stabsoffizier der Wehrmacht und dekorierter Frontkämpfer, kannte offensichtlich keine Angst. In Ihrem Buch gehen Sie allerdings hart mit ihm ins Gericht und werfen ihm als NSDAP-Mitglied nach dem Krieg Uneinsichtigkeit und Ignoranz der NS-Untaten vor. Aber haben Sie in Ihrer Kompromisslosigkeit nicht vielleicht doch viel von Ihrem Vater geerbt?
Jürgen Schwandt: Ich bin der Sohn meines Vaters, keine Frage. Genetisch sind wir uns sehr ähnlich. Seine Eigenschaften werfe ich



IM GESPRÄCH: ***Schiff-Classic*-Autor Stephan-Thomas Klose traf Jürgen Schwandt in der „Haifischbar" an der Großen Elbstraße** Foto: A. Falck



FOTO-SHOOTING: Jürgen Schwandt nennt solche Termine „Zirkus" Foto: Stephan-Thomas Klose

ihm ja auch gar nicht vor. Nur, dass er nach dem Krieg nicht einsichtig war, für die falsche Sache gekämpft zu haben, dass er die Schandtaten Nazi-Deutschlands einfach nicht wahrhaben wollte, das mache ich ihm auch heute noch zum Vorwurf.

SCHIFF*Classic*: Wie hat sich die Beziehung zu Ihrem Vater später entwickelt?



VOLLER ERFOLG: Die im „Ankerherz"-Verlag erschienene Schwandt-Biografie steht in der Tradition maritimer Klassiker und erzielte bereits fünf Auflagen Foto: Ankerherz

Jürgen Schwandt: Wir haben hin und wieder Kontakt gehabt. Wenn ich in Hamburg war, habe ich meine Eltern besucht. Mitte der 1960er-Jahre hat mein Vater dann doch noch die Kehrtwendung gemacht und mir eingestanden, dass das alles verkehrt gewesen war. Er hat es dann doch noch eingesehen.

SCHIFF*Classic*: Unser Treffpunkt ist die „Haifischbar" in Hamburg, die auch in Ihrem Buch mehrfach als „letzte Oase des alten Hafens" erwähnt wird. Ist es die Rotlicht-Romantik eines Hans Albers in seinem Reeperbahn-Lied, an die man sich hier erinnern kann? Sind Ihre Rotlicht-Erinnerungen im Kapitel „Von Huren und Glücksdrachen" nicht auch eher so romantisch verklärt?

Jürgen Schwandt: Nein, das war so. Sehen Sie: Wenn sich zwei Menschen kennenlernen, dann schaut man sich an, lächelt, lächelt zurück und wird mutig. Dann spricht man sich an und verabredet sich zu einem Kaffee- oder Kinobesuch. So entwickelt sich das folgerichtig bis zum Finale Furioso. Diese Zeit hatten wir als Seeleute nicht. Das Ganze musste sich im Zeitraffer abspielen. Es waren nette Mädchen, denen wir in Südamerika beispielsweise auch unsere Portemonnaies anvertrauen konnten. Dann passten die auf, dass wir von den Kellnern nicht übers Ohr gehauen wurden. Das versuch' mal heute auf der Reeperbahn! Die Prostitution ist ja heute ein hartes und unbarmherziges Geschäft geworden. Die Reeperbahn von heute hat nichts mehr mit der Reeperbahn in den 1960er-Jahren zu tun.

SCHIFF*Classic*: Wird es eine Fortsetzung von *Sturmwarnung* geben? Denken Sie darüber nach?

Jürgen Schwandt: Ich nicht, aber der Verleger. (lacht) Ich würde das schon machen und zwar vor allem aus einem Grund: Ich spiele bei diesem ganzen Zirkus mit, um den Ankerherz-Verlag zu unterstützen. Ich war von Jugend an immer ein Vielleser. Ich habe zum Beispiel nach der Pensionierung ein sehr zeitaufwendiges Projekt in Angriff genommen und sämtliche Nobelpreisträger für Literatur gelesen, von 1901 an. Ich habe mit der Schwedischen Akademie der Wissenschaften korrespondiert, um herauszubekommen, welche Bücher ins Deutsche übersetzt wurden und in welchen Verlagen sie erschienen waren. Es ist mir tatsächlich gelungen, aber das hat drei Jahre gedauert. Ich will damit nur sagen: Ich war immer ein begeisterter Leser. Und was Stefan Kruecken mit dem Ankerherz-Verlag macht, diese liebevoll und schön gestalteten Bücher, das gefällt mir. Der Ankerherz-Verlag und ich – das ist eine ideale Beziehung. ⚓

> **„Ich will kein Senior sein und dazu kann ich doch auch stehen. Die Beschönigung dieses Zustandes ist völlig idiotisch. Ich bin ein alter Mann. Punkt"**

Im Zeichen des Untergangs 1944/45

Rettung über die Ostsee

Mit einer organisatorischen Meisterleistung bewahrte die Marine in den letzten Monaten des Zweiten Weltkriegs mehr als zwei Millionen Menschen vor der Roten Armee – und damit vor Tod oder Deportation Von Dr. Armin Kern

Heinz Schön war eine Legende, die sich dem größten Rettungswerk der Seegeschichte verschrieben hatte. Seine zahlreichen Bücher und Dokumentationen, die der 1926 geborene spätere Theaterleiter verfasste oder herausgab, thematisieren sämtlich die Ostseeflucht 1944/45, die er an Bord der *Wilhelm Gustloff* und danach auf zehn Flüchtlingsfahrten auf der *General San Martin* mit- und überlebte.

Er war ein Zeitzeuge der besonderen Art, ein Archivar des Grauens, das Kinder, Frauen, Greise, Soldaten und Häftlinge im letzten Kriegsjahr heimsuchte. Eines seiner bedeutendsten Werke – *Ostsee '45* – untertitelte der 2013 verstorbene gebürtige Niederschlesier mit den vielsagenden Worten *Menschen – Schiffe – Schicksale*. Genau darum geht es: um Menschen, Schiffe und Schicksale.

Was die Besatzungen der Schiffe in diesen wenigen Monaten geleistet haben, sprengt jedes Vorstellungsvermögen und ist ein wesentlicher Grund für den insgesamt guten Ruf der Marine, den sie sich in der Erinnerung über das Jahr 1945 hinaus bewahrt hat.

Beginn der Evakuierung

Unter dem Druck der zusammenbrechenden Fronten konnten Überwassereinheiten im Zeitraum vom 25. Juli bis 7. Dezember 1944 bereits 675.990 Personen aus dem Osten evakuieren. Zwei Wochen zuvor, am 11. Juli, hatte der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Großadmiral Karl Dönitz, die Seekriegsleitung angewiesen, sich auf den Fall des Durchbruchs sowjetischer Streitkräfte in Richtung Ostsee vorzubereiten. Folgende Seestreitkräfte wurden daraufhin ab Sommer 1944 nach und nach zur Verfügung gestellt: die Schweren Kreuzer *Lützow* und *Admiral Scheer* mit jeweils sechs 28-Zentimeter-Geschützen sowie der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* mit acht 20,3-Zentimeter-Geschützen zur artilleristischen Unterstützung der Heeresoperationen, weiterhin die Leichten Kreuzer *Nürnberg* und *Leipzig*, 13 Zerstörer und mehr als 20 Torpedoboote.

Später kam das alte Linienschiff *Schlesien* hinzu, das nur noch als Schulschiff eingesetzt war, aber über eine Bewaffnung von vier 28-Zentimeter-Geschützen verfügte.

400 Einheiten

Zusammen mit Schnellbooten, Minensuch- und Räumbooten, Vorpostenbooten und Marinefährprähmen standen 400 Einheiten in der Ostsee mit dem Auftrag, frische Kräfte und Material in den Osten zu verlegen, erschöpfte Truppen und Zivilisten nach Westen zu schleusen und die Bewegungen des Heeres von See aus artilleristisch zu decken. Die bisherigen Aufgaben in der Ostsee – Blockade feindlicher Seestreitkräfte, Sicherungsausgaben und Küstenverteidigung – blieben



UNGEWISSE ZUKUNFT: Flucht aus Ostpreußen in Richtung Ostsee, wo die Menschen hofften, noch in letzter Sekunde auf ein Schiff zu gelangen Foto: picture-alliance/akg-images

NEUE BESTIMMUNG: **Das Kreuzfahrtschiff der NS-Organisation „Kraft durch Freude“, *Wilhelm Gustloff*, lief am 5. Mai 1937 in Hamburg vom Stapel und wurde im Zweiten Weltkrieg als Lazarettschiff und Truppentransporter der Wehrmacht eingesetzt**
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

davon unberührt. Eine besondere Schwierigkeit bestand in der Umorientierung der Schießverfahren. Die Artillerieoffiziere beherrschten das Bekämpfen beweglicher Schiffsziele, nicht aber weit entfernter, optisch nicht klar auszumachender Landziele. Hier mussten Aufklärungsflugzeuge der Luftwaffe und Artilleriebeobachter des Heeres helfen, die über Funk die entsprechenden Zielmarken durchgaben.

Diese Verfahren wurden erstmals im Sommer 1944 erprobt und innerhalb kürzester Zeit zu beachtlicher, allerdings nicht perfekter Reife gebracht. So gab es bei dem Einsatz von *Prinz Eugen*, die am 20. August den Gegenangriff eines von Kurland aus operierenden Panzerkorps unterstützte, noch erhebliche Probleme mit Verbindung und Feuerleitung.

Erschwerend wirkte der unerwartete Kriegsaustritt Finnlands Anfang September 1944, durch den für die weitläufigen Operationen in der Ostsee wichtige Stützpunkte verlorengingen, und die Kollision von *Prinz Eugen* und *Leipzig* am 15. Oktober 1944 in der Danziger Bucht (*Prinz Eugen* einlaufend mit Westkurs, *Leipzig* auslaufend mit Ostkurs, beide zwölf Knoten), die zu 19 Toten und zum Ausfall des Schweren Kreuzers für einige Wochen führte. *Prinz Eugen* konnte nach Reparaturarbeiten in der Kriegsmarinewerft Gotenhafen am 20. November durch massiven Beschuss die Verteidiger der Halbinsel Sworbe entlasten, wurde aber zwei Tage später durch *Admiral Scheer* abgelöst, da nach Verbrauch der Hälfte aller Munition die Geschütze erheblich in Mitleidenschaft gezogen waren.

Wägen und wagen

Das Engagement der Marine trat mit der sowjetischen Großoffensive im Januar 1945 in eine neue Phase: Jetzt setzten die Räumungstransporte aus Ostpreußen und der Danziger Buch in großem Stil ein, wobei der Transport von Truppen und Wehrmachtgut über See zur Stabilisierung der Fronten klaren Vorrang vor dem Evakuieren der Zivilbevölkerung hatte.

Die vorhandenen Kohlenbestände sollten für militärische Aufgaben eingesetzt werden, nicht aber für „den Abtransport von Flüchtlingen“, wie Hitler am 22. Januar 1945 entschied. Das (unter Feindeinwirkung und ständiger Minengefahr) sorgfältige Abwägen zwischen humanitärer Pflicht und militärischer Notwendigkeit war dabei unzweifelhaft die größte Bürde der Schiffskommandanten, die alles in ihrer Macht Stehende taten, um ihre Landsleute in den Westen zu



UNTERSTÜTZUNG: Der Schwere Kreuzer *Prinz Eugen* feuert auf Landziele. Am 29. März 1945 verließ das Schiff Gotenhafen und erreichte am 20. April 1945 Kopenhagen, wo der *„Prinz“* wegen Brennstoffmangels nicht mehr auslaufen konnte
Foto: picture-alliance/SZ-Photo



VOM KRIEGSRECHT GEDECKT: Die *Wilhelm Gustloff* fuhr zum Zeitpunkt der Torpedierung durch das sowjetische U-Boot S 13 als Truppentransporter mit dunklem Tarnanstrich Artists Impression: Peter H. Block

schleusen, ohne ihren militärischen Auftrag zu vernachlässigen. Mitte Februar begann sich die Lage gefährlich zuzuspitzen, es warteten nicht weniger als eine Million Flüchtlinge auf ihre Rettung über die See, allein im Raum Danzig-Gotenhafen hofften 650.000 Menschen auf einen Zugang zu den Schiffen.

Marine in der Pflicht

Ein neuer Zustrom aus Königsberg wurde erwartet, nachdem man mit tatkräftiger Mithilfe der *Admiral Scheer* einen Korridor zwischen Königsberg und Pillau geschaffen hatte. Bei ständiger Gefahr durch sowjetische U-Boote und britische Luftminen kam die Marine täglich ihrer Pflicht nach – und erlebte mit dem Untergang des Passagierdampfers *Wilhelm Gustloff*, des als Verwundetentransporter eingesetzten Passagierdampfers *General von Steuben* und der *Goya* die größten Schiffskatastrophen der Geschichte.

Zwar konnte die Kriegsmarine ungeachtet der sowjetischen U-Boote den Ostseeraum beherrschen und von See aus durchaus wirksam in die Landkämpfe eingreifen, aber allen führenden Beteiligten war klar, dass die negativ verlaufende militärische Gesamtentwicklung dadurch allenfalls verzögert, nicht aber gestoppt werden konnte. Hinzu kam die gänzliche Unmöglichkeit, Verluste durch adäquaten Schiffsraum ersetzen zu können.

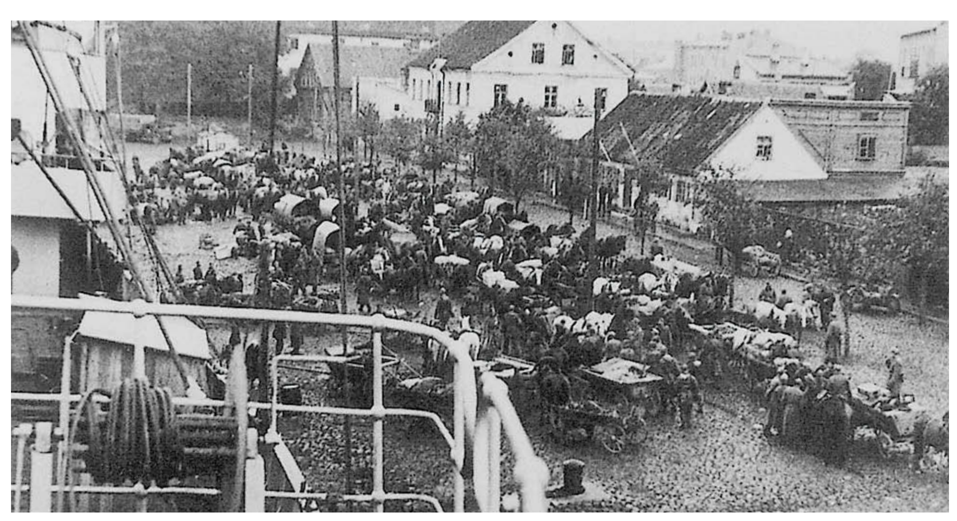
Der Vormarsch der Roten Armee, deren Luftwaffe zunehmend den Luftraum beherrschte, war unaufhaltsam, die Niederlage



Allen Beteiligten war klar, dass angesichts der Überlegenheit der vorrückenden Roten Armee die negative Gesamtentwicklung nicht aufgehalten, sondern nur verzögert werden konnte

nicht mehr abzuwenden. So urteilte der Oberbefehlshaber des Marineoberkommandos Ost, Admiral Oskar Kummetz, am 21. Februar 1945, dass „trotz höchsten Einsatzes der Versorgungsverkehr zur See in ausreichendem Maße nicht mehr durchführbar“ sei.

Havarien, die sich bedenklich häuften und zu einem großen Teil auf unerfahrene Kommandanten und Besatzungen zurückzuführen waren, sowie tragische Vorfälle wie die irrtümliche Versenkung des Dampfers *Neuwerk* mit Verwundeten und Flüchtlingen an Bord durch deutsche Schnellboote am 10. April 1945 in der Danziger Bucht vervollkommneten das von Fatalismus gepräg-



SELTENHEITSWERT: Eine der wenigen Aufnahmen, die Flüchtlinge kurz vor der Inbordnahme auf ein Schiff im Hafen von Swinemünde zeigen
Foto: Sammlung GSW



SCHICKSAL: Wie die *Wilhelm Gustloff* wurde auch der Dampfer *General von Steuben* bei Stolpe-Bank Opfer des sowjetischen U-Bootes S 13; nur etwa 660 Personen konnten gerettet werden Foto: p-a/ZB



ZEITZEUGE: Der Sachbuchautor Heinz Schön (1926–2013) mit einem Modell der *Wilhelm Gustloff* im Internationalen Maritimen Museum Hamburg Foto: picture-alliance/dpa

1945 VERSENKTE FLÜCHTLINGSSCHIFFE

Datum	Schiff	Tote
30. Januar	*Wilhelm Gustloff*, bei Stolpe-Bank	über 5.384
9. Februar	*Hedwigshütte*, bei Fehmarn	43
10. Februar	*General von Steuben*, bei Stolpe-Bank	3.068
19. Februar	*Consul Cords*, bei Warnemünde	103
12. März	*Andros*, bei Swinemünde	über 200
10. April	*Neuwerk*, Danziger Bucht	710 Tote
11. April	*Posen* und *Moltkefels*, bei Hela	1.000
13. April	*Karlsruhe*, vor Pommern	850
16. April	*Goya*, bei Rixhöft	über 6.500
25. April	*Emily Sauber*, bei Hela	50
3. Mai	*Musketier*, westliche Ostsee	800

te Untergangsbild. Es blieb nur noch das Alles oder Nichts. In der Aussichtslosigkeit des Krieges machte Dönitz als Nachfolger Hitlers dessen Weisungen rückgängig und drahtete am 4. Mai 1945 an die führenden Stellen, nunmehr „möglichst viele deutsche Menschen" dem drohenden Zugriff der Russen zu entziehen.

Alles oder nichts

Dieser (viel zu späte) Befehl wurde nach dem Zweiten Weltkrieg häufig zum Anlass seiner Rehabilitierung genommen, die sich zu der Annahme verstieg, er selbst sei der Initiator der Flüchtlingstransporte gewesen, was nicht den Tatsachen entspricht.

Befehlshaber vor Ort und Schiffskommandanten waren die entscheidenden Personen gewesen, nicht Dönitz. Furchtbare Szenen spielten sich ab, als KZ-Häftlinge, die man auf die Dampfer *Cap Arcona* und *Thielbek* verfrachtet hatte, kurz vor ihrer Befreiung durch britische Bomben starben. Nach offiziellen Zahlen des KTB OKW (Kriegstagebuch des Oberkommandos der Wehrmacht) versuchte die Kriegs- und Handelsmarine insgesamt 2.203.477 Personen nach Westen zu befördern, darunter 1.335.605 Flüchtlinge. Etwa 30.000 Todesopfer waren zu beklagen. Die Ziffer der nachweislich Geretteten wird wohl ewig im Dunkeln bleiben.

„Das Einzige, was ich habe, ist Gottvertrauen", gestand der Schiffsführer eines Kahns namens *Hoffnung*, der mit 75 Verwundeten, 25 Frauen und Kindern und 35 Soldaten aus Hela kommend noch am 14. Mai im Hafen von Flensburg festmachte. Nachzulesen in jener überwältigenden Dokumentation *Ostsee '45*, die uns Heinz Schön hinterlassen hat. ⚓

Im Namen der Freiheit

Bomben gegen Barbaresken

Im Jahr 1816 nahm eine britisch-niederländische Flotte unter Lord Exmouth Kurs auf Algier. Ihr Auftrag: die Befreiung mehrerer Hundert gefangener Fischer aus der Gewalt räuberischer Barbaresken Von Alain Felkel



„FEUERT, MEINE PRACHTJUNGS“: Beschießung Algiers durch die englisch-niederländische Flotte am 27. August 1816, nachdem das Ultimatum an Omar Pascha verstrichen war Foto: picture-alliance/CPA Media

HISTORISCH NICHT GANZ KORREKT: Nicht ein Unterhändler des Deys kam an Bord zu Lord Exmouth, sondern ein Unterhändler der Alliierten begab sich mit den Forderungen der britischen Regierung in gefährlicher Mission an Land

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London



Am 23. Mai 1816 überfielen algerische Korsaren in Bône 359 unter englischer Flagge ankernde italienische Korallenschiffe, wobei sie Dutzende Fischer massakrierten und Hunderte gefangen nahmen. Im Blutrausch misshandelten die Angreifer sogar den englischen Vizekonsul, der gegen dieses Vorgehen protestierte, und schändeten den Union Jack. Als der Dey von Algier daraufhin dem Oberkommandierenden der britischen Mittelmeerflotte, Lord Exmouth, die obligatorische Wiedergutmachung verweigerte, standen die Zeichen auf Krieg.

Lord Exmouth segelte nach England zurück und schilderte seiner Regierung den Fall. Sofort erhielt er alle Vollmachten, eine Flottenexpedition zur Freilassung der gefangenen Fischer auszurüsten. Der Beschluss war nicht nur Ausdruck britischen Hegemonialstrebens, sondern eines neuen britischen Sendungsbewusstseins, das sich in den Forderungen nach Freiheit der Weltmeere und Abschaffung der Sklaverei widerspiegelte.

Damit rückten die Barbaresken-Frage und der Aspekt der Versklavung von Europäern durch nordafrikanische Korsaren wieder stärker in den Vordergrund maritimer Machtpolitik. Obwohl zu Beginn des 19. Jahrhunderts nur noch wenige Menschen weißer Hautfarbe in den Bagnos von Tunis, Tripolis oder Algier schmachteten, wurde ihre Befreiung zum Propaganda-Motor des geplanten Flottenunternehmens.

Am 24. Juli 1816 segelte Lord Exmouth mit einem starken Geschwader von Portsmouth nach Gibraltar, wo eine weitere Flottille der Royal Navy und ein niederländischer Fregattenverband zu ihm stießen. Mit diesen Zugängen befehligte Lord Exmouth eine Flotte von 32 Kriegsschiffen. Der britische Verband zählte über 700 Geschütze, die Bombengranaten, Kettenkugeln, Vollkugeln, und Granatkartätschen verschießen konnten.

Starker Flottenverband

Außerdem verfügte Exmouth über Congreve-Raketen, die beim Zieleinschlag durch ihre phosphorartige Substanz unlöschbare Brände verursachten. Allerdings hatten sie den Nachteil, kompliziert in der Handhabung zu sein. Sie sollten an Bord der niederländischen Fregatten zum Einsatz kommen, die insgesamt über 200 Geschütze zählten. Im Schlepptau hatte Exmouth schwere Bombardierschiffe, die großkalibrige Bombengranaten in die Stadt werfen konnten.

RUHE VOR DEM STURM: Das Flaggschiff der alliierten Flotte, die *Queen Charlotte*, liegt am 26. August 1816 vor Algier. Wenig später sollte die Hölle über Stadt und Schiffe hereinbrechen

Foto: picture-alliance/CPA Media

RULE BRITANNIA Neue Machtstrukturen

Ab 1815 änderte sich das Verhältnis Großbritanniens zu den Barbareskenstaaten. Bis dahin hatten die Briten die Kaperfahrten der algerischen Korsaren gegen Frankreich und die USA geduldet, weil sie in ihrem Interesse lagen. Doch die Friedensordnung des Wiener Kongresses zeigte Auswirkungen auf die politischen Machtverhältnisse im Mittelmeer. Malta und die Ionischen Inseln wurden 1815 britische Kolonien und damit zu strategischen Stützpunkten. Von hier aus wachte die Royal Navy über die Sicherheit der mediterranen Seehandelsrouten. Dies führte unweigerlich zum Konflikt mit den Barbaresken, die mit ihren Kaperfahrten den Welthandel gefährdeten.

AUS ALLEN ROHREN: Breitseiten der *Queen Charlotte* donnern über den aufgebrachten Mob hinweg
Zeichnung: Peter H. Block

Die Reise von Gibraltar zur Barbaresken-Küste verlief ohne größere Zwischenfälle. Jeden Tag ließ Lord Exmouth Gefechtsübungen abhalten, wozu Übungsschießen und amphibische Operationen gehörten. Dann stieß er weiter auf Algier vor, wo in der Zwischenzeit sogar der englische Konsul MacDonald auf Befehl des Deys verhaftet worden war.

> **„Die Seeräuberei der Barbaresken bildet kein kriegerisch-staatsrechtliches, sondern ein kriminelles Verhältnis zu Europa, obwohl alle Staaten ihnen Tribut für freie Schifffahrt zahlen“**
>
> Zitat aus einer Denkschrift des antipiratischen Vereins Hamburg 1819

Als die britische Flotte sich am 27. August 1816 in Gefechtsposition vor die Mole Algiers legte, beauftragte der Admiral seinen ägyptischen Dolmetscher Abraham Salamé mit der heiklen Mission, Omar Pascha ein Ultimatum zu übermitteln.

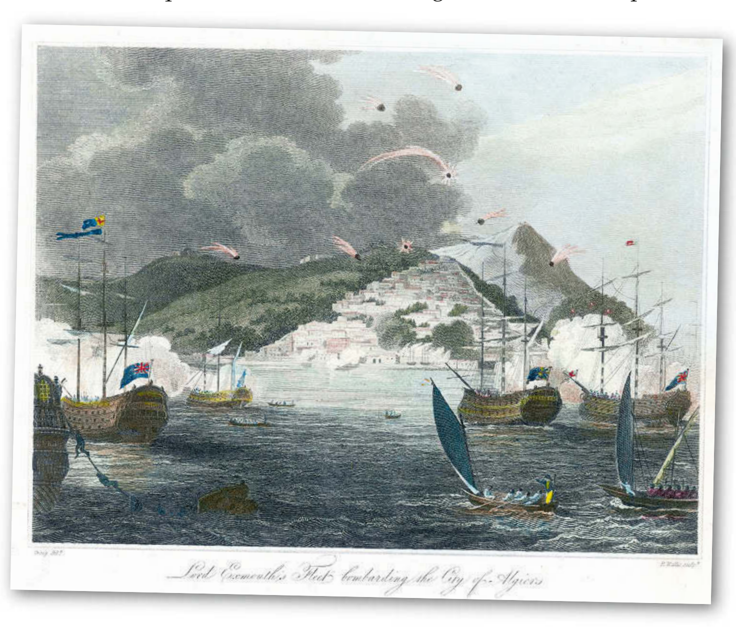
Überzogene Forderungen

Dieses Ultimatum enthielt unannehmbare Bedingungen für die Barbaresken. Darin wurde der Dey aufgefordert, alle christlichen Insassen des Bagnos ohne Auslösung freizulassen. Weiterhin diktierte Exmouth Omar Pascha, das bereits für die verschleppten Korallenfischer erhaltene Lösegeld zurückzuerstatten, das 382.500 Piaster betrug.

Doch damit nicht genug. Für die Zukunft forderte Lord Exmouth vom Dey, gefangene Seeleute, Reisende oder Fischer nicht wie Sklaven, sondern wie Kriegsgefangene zu behandeln. Der von Sardinien und Neapel empfangene Tribut sollte zurückgezahlt und ein Frieden mit dem König der Niederlande abgeschlossen werden. Andernfalls drohte die Bombardierung Algiers. Der Auftrag Salamés war gefährlich. Omar Pascha galt als jähzornig. Hinzu kam die feindselige Stimmung im Hafen, den Salamé zur Beförderung des Ultimatums erst einmal in einem Beiboot durchqueren musste. Vor den Augen des Dolmetschers säumten Tausende Barbaresken und Janitscharen – Algier gehörte formal zum Osmanischen Reich, faktisch war es autonom – die Batterien Algiers, die 1.500 Geschütze zählten.

Aufgebrachte Bevölkerung

Hinter den Parapets der Festungsbollwerke und in den Geschützstellungen Algiers wimmelte es von aufgebrachten Stadtbewohnern, die den Schiffsbesatzungen die wildesten Verwünschungen zuriefen. Auch auf britischer Seite erfreute sich Salamés Mission keiner sonderlichen Beliebtheit. Die jungen englischen Offiziere brannten auf den Kampf. In gewohnt britischem, schwarzem Humor versprachen sie dem Dolmetscher



DIE ERSTEN KUGELN FLIEGEN: Mit einer positiven Grundstimmung hatten die Briten auf die Ablehnung reagiert – jetzt konnten sie mit den Barbaresken abrechnen
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library/GROSV



HÖHEPUNKT: Die Schlacht ist in vollem Gang, unter Deck der *Queen Charlotte* soll der Arzt im Akkord Arme und Beine amputiert haben
Foto: picture-alliance/United Archives/WHA

scherzhaft den Tod, sollte er aus Algier mit einem Friedensangebot zurückkehren. Salamé bestieg ein Beiboot und überbrachte dem Unterhändler des Deys die Forderungen Lord Exmouths. Anschließend wartete er im Hafenbecken Algiers auf die Antwort.

Doch Omar Pascha verkannte die Gefahr und ließ das gesetzte Ultimatum nach zweistündiger Antwortfrist verstreichen. Die Briten verlängerten die Frist um eine Stunde, mit dem Ergebnis, dass weiterhin keine Antwort kam. Lord Exmouth reagierte. Er befahl Salamé, an Bord zurückzukehren und brach die Verhandlungen ab. Dann segelte die britische Flotte noch tiefer in die Bucht von Algier hinein. Erstaunt beobachtete die Bevölkerung Algiers, wie die kanonenstarrenden Dreidecker gleich schwimmenden Festungen an der Hafenmole vorbeischwebten. Mit äußerster Präzision nahmen die Verbündeten ihre Feuerstellung ein und legten sich in Pistolenschussweite hart vor die Geschützbatterien der Stadt. Für einen Moment war nur das Plätschern der Wellen zu hören. Dann verloren einige Kanoniere des Deys die Nerven und feuerten.

Das hatte Lord Exmouth beabsichtigt. Zufrieden klappte er sein Fernrohr zusammen: „Das sollte es tun. Feuert, meine Prachtjungs!" Das Bombardement begann und dauerte fast neun Stunden. Es wurde ein blutiger Schlagabtausch. Trotz tapferster Gegenwehr waren die Verteidiger Algiers dem präzisen Feuer der Engländer und Niederländer von Anfang an nicht gewachsen.

Allein in den ersten fünf bis sechs Minuten entlud das Flaggschiff Lord Exmouths, die *Queen Charlotte*, drei Breitseiten mit verheerender Wirkung für die Verteidiger, wie Abraham Salamé beschreibt: „Das erste Feuer war so schrecklich, dass nach Hörensagen mehr als 500 Personen dadurch getötet oder verwundet wurden. Und ich glaube das, da es vor Menschen nur so wimmelte."

Schlagabtausch

Doch auch die Verbündeten erlebten auf ihren Schiffen die Hölle auf Erden. Die Verteidiger Algiers wehrten sich tapfer und deckten besonders die *Queen Charlotte* mit ihren Salven ein. Dichter Pulverqualm vernebelte das Deck und erschwerte das Atmen. Grana-

AUS WOHLHABENDER FAMILIE: Lord Exmouth (1757–1833) galt als einer der versiertesten Schiffskapitäne seiner Zeit, sein erfolgreiches Kommando vor Algier machte ihn über die Grenzen berühmt
Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

ALTGEDIENT Leben in der Navy

Edward Pellew, Lord Viscount von Exmouth, trat mit 13 Jahren in die Royal Navy ein und diente sich während des amerikanischen Unabhängigkeitskrieges und der Revolutionskriege zum Geschwaderführer hoch. Zwischen 1805 und 1809 die Seewege Ostindiens im Kampf gegen die Franzosen sichernd, befehligte er 1810 die britischen Seestreitkräfte in der Nordsee. Ein Jahr später Kommandeur im Mittelmeer, trug Exmouth während der Hundert Tage maßgeblich dazu bei, die Bourbonen in Neapel wieder einzusetzen. Nach der Bombardierung Algiers und der Befreiung der christlichen Sklaven wurde er zum Viscount ernannt und schied vier Jahre später aus dem aktiven Dienst.

ten explodierten in der Takelage, Vollkugeln schlugen in die Bordwände, Holzsplitter wurden zu Geschossen, die den Kämpfenden schwerste Verwundungen zufügten.

Durch den Geschützdonner fast taub, irrte Salamé orientierungslos auf dem Deck der *Queen Charlotte* umher. Der Dolmetscher erlebte seine erste Seeschlacht und blickte entsetzt auf die vielen Toten und Schwerverwundeten. Zu seinem Glück bemerkte ihn Lord Exmouth. Sofort schickte der Admiral Salamé unter Deck, wo er dem Doktor bei Amputationen half. Doch damit war seine Odyssee durch das Flaggschiff noch nicht beendet. Nachdem er fünf Stunden lang zugesehen hatte, wie der Chirurg im Akkord Arme und Beine absägte, wurde ihm so schlecht, dass er wieder nach oben stieg, um die Geschützbesatzungen mit Pulver und Munition zu versorgen.



HOCH GEEHRT: Der als Held gefeierte Lord Exmouth fand sich fortan auf Münzen wieder. Er starb nach einem erfüllten Leben im Alter von 76 Jahren auf seinem Landsitz

Fotos: Interfoto/National Maritime Museum London

Zerstörungswerk vollendet

Als das Bombardement nach neun Stunden endete, lag Algier in Trümmern. Von einst 20.000 Häusern standen nur noch 10.000. Die Mole, die Batterien, Außenforts und Lagerhäuser waren völlig zerstört. Kaum ein Geschützlauf lag noch auf der Lafette. Im Hafenbecken waberte eine schwarze Masse aus verkohltem Treibholz.

Führerlos trieben brennende Wracks an zahllosen Wasserleichen vorbei, die auf den Wellenkämmen dümpelten. Die Kasbah, der Palast des Deys und der Amtssitz des englischen Vizekonsuls, waren vollkommen von Kanonenkugeln durchlöchert, die Flotte der Barbaresken vernichtet. Einzig eine Brigg, ein Schoner, eine Halbgaleere und mehrere kleine Kriegsfahrzeuge waren den Korsaren verblieben. Besonders verheerend hatten die Geschosse unter den Verteidigern Algiers gewütet. Abraham Salamé schätzte sie auf 4.000 bis 8.000 Tote, ohne die Zivilbevölkerung mit einzubeziehen.

LORD EXMOUTH SETZT ZEICHEN

Nach dem Sieg über die Barbaresken in Algier segelte die Flotte weiter nach Tunis und Tripolis, um die dortigen Sklaven zu befreien. Beide Städte ergaben sich kampflos und entließen alle Gefangenen

Doch auch die Alliierten hatten schwer gelitten. Die Verluste der Briten betrugen 160 Tote und 692 Verwundete, die Niederländer beklagten 13 Gefallene und 52 Verletzte. Mehrere Schiffe waren schwer beschädigt. Insgesamt hatten die Verbündeten 50.000 Geschosse verfeuert, 960 Bomben in die Stadt geworfen und 100 Tonnen Schießpulver aufgebraucht. Das Artilleriefeuer war derart heftig gewesen, dass den Verbündeten kaum noch Munition übrig blieb. Dies bedeutete für Exmouth, wehrlos zu sein, sollten die Barbaresken am nächsten Tag weiterkämpfen.



EIN MYTHOS: Die Befreiung der Sklaven aus der Gewalt algerischer Barbaresken – hier eine zeitgenössische Allegorie – galt als Auftakt für die endgültige Niederwerfung der Seeräuber im Jahre 1830 durch die Franzosen

Foto: picture-alliance/akg-images

Reparationszahlungen

Doch er bewahrte Ruhe und verfasste am nächsten Tag einen Brief an den Dey. In diesem Schreiben legte er Omar Pascha in anmaßendem Ton nahe, die Forderungen Englands zu akzeptieren. Andererseits würde Algier vollends ausradiert. Der Bluff tat seine Wirkung. Der Dey kapitulierte auf ganzer Linie. Zähneknirschend erfüllte Omar Pascha jede Forderung der Engländer, die ihm eine Reparationszahlung von 382.500 Piaster auferlegten.

Er stimmte auch zu, den englischen Konsul freizulassen und ihn mit 3.000 Piastern zu entschädigen. Außerdem verpflichtete er sich, Sardinien und Neapel den bereits gezahlten Tribut in Höhe von 24.000 Piastern zurückzuzahlen. Das wichtigste Zugeständnis aber war die Zusicherung des Deys, 1.211 europäische Sklaven freizulassen, die seit Monaten in und um Algier gefangen saßen.

Lord Exmouth hatte auf ganzer Linie gesiegt und seine Mission zu einem erfolgreichen Ende geführt. Es gelang ihm, 1.083 ehemalige Sklaven auf zwei Transportschiffen sofort mitzuführen. Danach segelte er mit seiner Flotte nach Tunis und Tripolis weiter, um weitere christliche Sklaven zu befreien.

Beide Barbaresken-Staaten verspürten wenig Lust, das Schicksal Algiers zu teilen, und entließen die Versklavten in die Freiheit. Exmouths Expeditionen war demnach voller Erfolg beschieden: Zählt man Algier, Tunis und Tripolis zusammen, hatte er 3.003 Europäer aus der Sklaverei erlöst und die Barbaresken-Flotte Algiers schwer angeschlagen.

Nur ein Jahr später wurde der Vertrag mit Omar Pascha wieder hinfällig. Unzufrieden mit seiner Führung, töteten ihn die Janitscharen und wählten aus ihren Reihen einen neuen Dey. Die Tage der algerischen Barbaresken waren jedoch gezählt. 1830 eroberten die Franzosen Algier und setzten dem Seeräuberunwesen ein Ende. ⚓

Deutsche Schnellboote

Das stille Ende einer Ära

Wenn am 16. November das 7. Schnellbootgeschwader außer Dienst gestellt wird, gehören 99 Jahre deutsche Schnellbootwaffe, davon 61 Jahre bei der Deutschen (Bundes-)Marine, der Geschichte an

Von Detlef Ollesch



UN-EINSATZ: S 80 *Hyäne* (P 630) verlässt den Marinestützpunkt Wilhelmshaven im Rahmen des ersten maritimen UNIFIL-Verbandes

Alle Fotos: Detlef Ollesch

Was 1917 mit dem Stapellauf der ersten LM-Boote (Luftschiff-Motoren) der Kaiserlichen Marine begann und von der Reichsmarine zunächst im Geheimen fortgesetzt wurde, erreichte mit dem Einsatz von weit über 200 allein in Deutschland gebauten Einheiten der Kriegsmarine seinen zahlenmäßigen Höchststand.

1956, im zehnten Jahr des Kalten Krieges, wurden sowohl die Deutsche Bundesmarine als auch ihr Schnellboot-Lehrgeschwader aufgestellt. Aber bereits seit 1948 beteiligten sich ehemalige Kriegsmarine-Angehörige zunächst mit Kriegsmarine-Booten und später mit neuen Schnellbooten der Klasse 149 aktiv an diesem Konflikt: Der „Verband Klose“, inoffiziell so benannt nach seinem Chef Hans-Helmut Klose, setzte jahrelang britische Agenten an der Küste des Baltikums ab, allerding unter der Flagge der Royal Navy.

Die Boote dieses Verbandes wurden von der Bundesmarine übernommen, wobei die drei Einheiten der Klasse 149 zusammen mit drei weiteren Booten desselben Typs den Grundstock für das Schnellboot-Lehrge-



AUF DEM MARSCH: S 74 *Nerz* (P 6124) und S 78 *Ozelot* (P 6128) der *Gepard*-Klasse haben am 21. September 2006 Wilhelmshaven Richtung Libanon verlassen

schwader in Kiel-Stickenhörn bildeten, das in „1. Schnellbootgeschwader“ umbenannt wurde. Anfang der 1960er-Jahre erhielt das Geschwader zusätzlich je zwei norwegische Boote des Typs 152 und britische Boote des Typs 153. Die Hauptaufgabe dieses Geschwaders bestand neben der Erprobung verschiedener S-Boot-Typen in der Ausbildung der Besatzungen der ab November 1957 in Dienst gestellten Boote der *Jaguar*-Klasse (140).

Weiterentwicklungen

In nur 17 Monaten liefen der Flotte 20 Einheiten dieser sowie zehn weitere der in etwa baugleichen *Seeadler*-Klasse (141) zu. Ab Dezember 1961 folgten zehn zur *Zobel*-Klasse (142) weiterentwickelte Boote. Am 10. Mai 1963 war die Sollstärke von 40 Schnellbooten erreicht. Die 20 *Jaguar*-Boote verteilten sich auf das 3. Schnellbootgeschwader in Flensburg-Mürwik und das 5. SG in Neustadt. Zehn Boote der Klasse 141 bildeten das 2. SG in Wilhelmshaven und die zehn Boote der *Zobel*-Klasse das 7. SG in Kiel.



ERSATZTEILLAGER: Ex S 67 *Kondor* und Ex S 62 *Falke* liegen im Juli 2007 beim MWB-Motorenwerk auf dem Ems-Jade-Kanal in Wilhelmshaven zum Ausschlachten bereit



IM KOKON: Ex S 61 *Albatros* und Ex S 64 *Bussard* warten im Sommer 2009 unter Planen in der Neue Jade Werft in Wilhelmshaven auf ihren Umbau für den Export nach Ghana

DIE LETZTEN TAGE DER *GEPARDEN*

Seit Jahren schrittweise außer Dienst gestellt, werden in diesem Herbst auch die Boote der *Gepard*-Klasse die Bundesdienstflagge einholen. Für manchen ehemaligen S-Boot-Fahrer eine bittere Stunde

Als erste deutsche Schnellboot-Neuentwicklungen nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Boote der *Jaguar*-Klasse – verglichen mit den ersten S-Booten der Kaiserlichen Marine, die eine maximale Länge von 17 Metern und maximale Breite von 2,55 Metern aufwiesen – mit 42,62 Meter Länge über alles und 7,1 Meter Breite wahre Riesen.

Auch ihre Kampfkraft betrug ein Vielfaches ihrer Ahnen aus dem Ersten Weltkrieg. Aber letztlich waren sie wie diese nur mit Torpedorohren als Hauptwaffe ausgerüstet und damit waffentechnisch bereits kurz nach der Indienststellung veraltet. Denn in dieser Zeit baute die Sowjetunion mit der *Komar*-Klasse bereits die ersten Flugkörper-Schnellboote.

Um ihre Hauptaufgabe erfüllen zu können (den Durchbruch der Warschauer-Pakt-Seestreitkräfte durch die Ostseezugänge und die Landung von Ostblock-Truppen auf eigenem Gebiet zu verhindern), benötigte die Bundesmarine gleichfalls mit Schiff-Schiff-Flugkörpern bewaffnete Boote, wobei sie, da die Entwicklung derartiger deutscher Boote noch nicht abgeschlossen war, auf die französische *La-Combattante-II*-Klasse zurückgriff. 20 Boote der *Tiger*-Klasse (148), so die deutsche Bezeichnung, ersetzten die *Jaguar*-Boote in den Jahren 1972 bis 1975. Ihre Hauptbewaffnung bestand aus vier Flugkörpern des Typs MM 38 „Exocet“. Außerdem besaßen sie neben der klassischen 40-Millimeter-Flak erstmalig einen 76-Millimeter-Geschützturm.

Nicht mehr einsatzgerecht

Von 1976 bis 1977 erhielt das inzwischen nach Olpenitz umgezogene 2. SG zehn Boote der wieder in Deutschland entwickelten *Albatros*-Klasse (143). Und von 1982 bis 1984 wurde das 7. SG mit zehn Booten der *Gepard*-Klasse (143 A) ausgestattet. Beide Bootsklassen waren ebenfalls mit vier MM-38-Flugkörpern bewaffnet. Die 57,60 Meter langen Boote der Klasse 143 besaßen zusätzlich zwei 76-Millimeter-Geschütztürme und zwei Torpedorohre, die der Klasse 143 A einen 76-Millimeter-Turm sowie ab 1993 das Raketenabwehrsystem RAM. Die alten Torpedo-Schnellboote gingen überwiegend an die Marinen der Türkei und Griechenlands.

Nach der Wiedervereinigung 1990, die der nunmehrigen Deutschen Marine noch 18 Schnellboote der DDR-Volksmarine eintrugen, ging es mit ihrer Schnellbootwaffe langsam, aber stetig bergab. Die Truppenreduzierung und die Neuausrichtung der Bundeswehr zur weltweit operierenden Eingreiftruppe machten die für derartige Einsätze nicht konstruierten Boote mittelfristig entbehrlich. Daran änderte ihre durchaus erfolgreiche Teilnahme an den internationalen Operationen nichts.

Das 1. SG war bereits 1967 aufgelöst worden. Die 148er des 3. und 5. SG gingen zwischen 1997 und 2002 großenteils an Chile, Griechenland und Ägypten. Die 143er, die mit den Booten der Klasse 143 A im Herbst 1994 nach Warnemünde verlegt worden waren, wurden 2004 und 2005 außer Dienst gestellt. Bis auf zwei (abgebrochen) fanden sie neue Verwendungen in Tunesien und Ghana. Es ist eben das Ende einer Ära. ⚓

Die größte erfolgreiche Rettungsaktion der zivilen Seefahrt

Untergang der Andrea Doria

Krasse Fehlentscheidungen führten am 25. Juli 1956 zur Kollision mit dem schwedischen Liner *Stockholm*. Hilfe kam schnell: Als das italienische Luxus-Schiff am nächsten Tag sank, war niemand mehr an Bord. Tote waren dennoch zu beklagen Von Ingo Thiel



Volle Kraft zurück! Volle Kraft zurück! Hart Steuerbord!" Fast panisch brüllt der wachhabende Offizier Johan Ernst Carstens-Johanssen auf der Brücke des Passagierdampfers *Stockholm* das Kommando und reißt den Hebel des Maschinentelegrafen zurück. Aus dem Nichts ist im nebligen Dunkel direkt vor ihm auf einmal ein anderes Schiff aufgetaucht. Und es ist so nah, dass der 26-jährige Schwede mit bloßem Auge die Gesichter der Passagiere an Deck erkennen und die Musik aus dem Ballsaal hören kann.

Doch das Manöver des letzten Augenblicks kommt zu spät. Bereits kurze Zeit später wird die Musik von einem berstenden Krachen, dem Kreischen aufeinandertreffender Stahlplatten, dem Splittern und Aufplatzen von Metall übertönt. Der gewaltige Ruck erschüttert beide Schiffe, ein Funkenregen erhellt kurz die Finsternis.

In dieser Nacht des 25. Juli 1956, kurz nach 23 Uhr, verkeilen sich die *Stockholm* und die nach einem genuesischen Admiral benannte *Andrea Doria*, die sich auf ihrer 51. Reise von Genua nach New York befindet, vor der Küste von Nantucket kurz ineinander. Dann schrammt der mit 500 Passagieren besetzte schwedische Dampfer an der Steuerbordseite der Italienerin entlang und schlitzt sie auf.

DRAMATISCHE VIERTELSTUNDE: Innerhalb von 15 Minuten kenterte die *Andrea Doria* am Vormittag des 26. Juli 1956 im Atlantik, 45 Meilen von Nantucket Island entfernt Foto: picture-alliance/AP Photo



ITALIENISCHER STOLZ: Das Schiff passierte am 23. Januar 1953 die Freiheitsstatue vor New York

Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

ANDREA DORIA Luxus pur

Der erste große italienische Luxusliner nach dem Zweiten Weltkrieg war für seine luxuriöse Ausstattung berühmt. Als erstes Schiff verfügte die *Andrea Doria* über drei Swimmingpools, einen für jede Klasse. Der Liner galt als das sicherste Schiff seiner Zeit mit doppelwandigem Rumpf, elf Schotten und einer modernen Radaranlage. Das etwas größere Schwesterschiff *Cristoforo Colombo* mit 29.191 BRT wurde im Juli 1954 in Dienst gestellt und 1983 in Asien verschrottet.

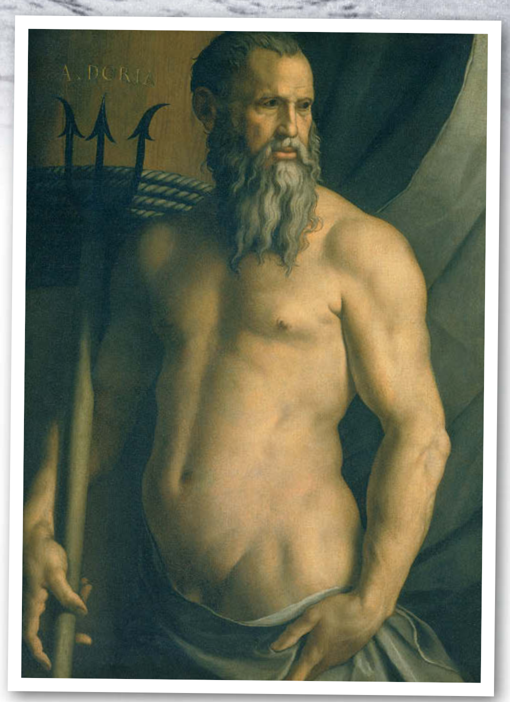
Knapp anderthalb Seemeilen gleitet der Stolz der italienischen Passagierschifffahrt mit 1.134 Passagieren und 572 Mann Crew an Bord noch weiter, bevor er zum Halt kommt – dem letzten Stopp seiner kurzen Geschichte. Denn der Schaden ist groß und es kommt noch eine besondere Eigenheit dazu: Die *Andrea Doria* neigt zu großer Krängung.

Bei der Kollision hat der eisverstärkte Bug der *Stockholm* die Steuerbordseite der *Andrea Doria* mittig auf eine Länge von mehr als 20 Metern und über sieben von zehn Decks aufgerissen. Dazu wurden die Wände von fünf Treibstoff- und mehreren Ballasttanks schwer beschädigt, durch die riesigen Löcher schießt die See, die Tanks schlagen voll. Innerhalb weniger Minuten hat das Schiff bedrohliche Schlagseite, die Krängung steigt schnell auf mehr als 20 Grad. Und das hat gewaltige Konsequenzen: Zwar besitzt der Liner elf wasserdichte Kollisionsschotts, aber die Querschotten reichen nur bis zum A-Deck; das Wasser läuft über in die anderen Abschnitte.

Im Maschinenraum versuchen die Schiffsingenieure verzweifelt, das eingedrungene Wasser aus den gefluteten Tanks zu pumpen und das Schiff zu stabilisieren. Aber durch das in den Maschinenraum geflossene Wasser fallen immer mehr Generatoren aus, für die Lenzpumpen steht kaum noch Leistung zur Verfügung. Und durch die große Krängung liegen die Wasseransaug-Öffnungen an Backbord über dem Meeresspiegel. So können die Tanks auf dieser Seite nicht geflutet werden und für den notwendigen Ausgleich sorgen, die Krängung nach Steuerbord nimmt weiter zu.

Nicht mehr zu retten

Binnen weniger Minuten weiß Kapitän Piero Calamai, mit seinen 58 Jahren ein erfahrener Seebär, dass sein Schiff nicht mehr zu retten ist, und lässt Notrufe aussenden. Auch auf der *Stockholm* hat sich Kapitän Harry Gunnar Nordenson schnell einen Überblick über die Schäden verschafft. Es gibt fünf Tote, vier Besatzungsmitglieder sind schwer verletzt, wenige Passagiere haben Brüche und Prel-



VORBILD: Die *Andrea Doria* war nach dem genuesischen Admiral (1544–1560) benannt, der – hier von dem italienischen Maler Agnolo Bronzino als Neptun dargestellt – im 16. Jahrhundert mehrere Seeschlachten gegen die Osmanen gewann und Genuas Verfassung reformierte

Foto: Interfoto/Alinari/Mauro Magliani

lungen erlitten. Der Bug ist zwar eingedrückt und weist Löcher oder Risse auf, aber es dringt kein Wasser ein.

Nordenson lässt die Maschinen anhalten, alle Schotten schließen, ebenfalls Notrufe aussenden, die Rettungsboote klarmachen, Decken sammeln und weist die Küche an, heiße Suppe zu kochen. Unterdessen werden die Notrufe der beiden Havaristen von einigen Schiffen in der Nähe empfangen, die sofort auf die Notrufe reagieren und Kurs auf die Unglücksstelle nehmen.

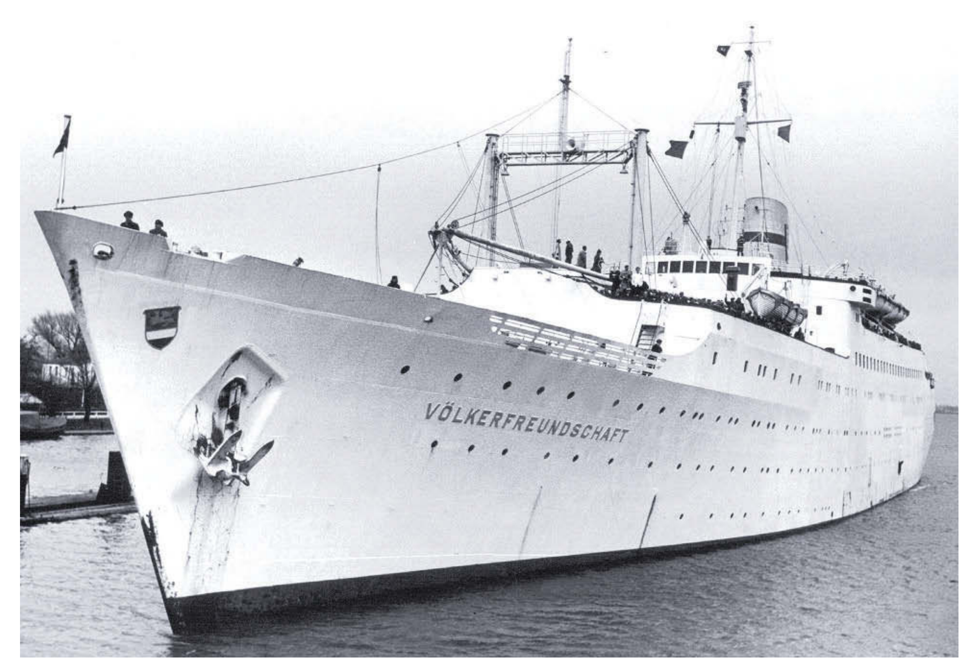
Darunter ist einer der bekanntesten Atlantikliner, die *Ile de France* unter Kapitän Baron Raoul de Beaudean. Außerdem eilen der nur 15 Seemeilen entfernte Frachter *Cape Ann*, der Zerstörer *Edward H. Allen* und der Truppentransporter *Private William H. Thomas* der US Navy sowie der Tanker *Robert E. Hopkins* zu Hilfe.

Hunderte Verletzte

Diese Hilfe wird dringend benötigt, die Bestandsaufnahme auf der *Andrea Doria* fällt desaströs aus: Zwar sind an Backbord nur einige Passagiere aus ihren Kojen gefallen und leicht verletzt, aber auf der rechten Schiffsseite hat es viele Menschen schlimm getroffen. Einige Schlafende wurden erdrückt, andere haben durch Quetschungen schwerste Verletzungen erlitten.

Zahlreiche Kabinenwände wurden meterweit ins Schiffsinnere gedrückt und es ist für die Crew schwierig, in die total zerstörten Bereiche vorzustoßen und die Verletzten zu bergen. Später wird man feststellen, dass 44 Menschen unmittelbar durch die Kollision ums Leben gekommen sind, Hunderte wurden verletzt. Auf der Brücke entscheidet Kapitän Calamai gegen 00:30 Uhr, das Schiff zu evakuieren. Durch die schwere Schlagseite wird die Rettung massiv erschwert. Es gibt zwar ausreichend Rettungsboote für Passagiere und Crew auf beiden Bootsdecks, aber an Backbord ist das Zuwasserlassen in dieser Schräglage unmöglich. Dadurch fällt die Hälfte der Rettungsboote aus.

Und auch an Steuerbord gibt es Schwierigkeiten. Die Boote können nicht, wie vorgesehen, von den Passagieren auf dem Promenadendeck bequem bestiegen werden, sondern müssen leer gefiert werden. Die verängstigten, frierenden und zum Teil verletzten Menschen müssen über Jakobs- und Lotsenleitern, mit Leinen und Netzen nach unten knapp über das Wasser gebracht und dann in die Boote gehievt werden.



ALTER SCHWEDE: Die *Stockholm* fährt immer noch und hat mittlerweile ihren zwölften Namen. Bekannt ist das Schiff neben der tragischen Rolle beim Untergang der *Andrea Doria* vor allem für ihren Einsatz als Kreuzfahrtschiff *Völkerfreundschaft* der DDR von 1960 bis 1985 Foto: picture-alliance/dpa

Passagiere in Panik

Bei diesen gefährlichen Rettungsversuchen geht einiges schief: Passagiere geraten in Panik, springen einfach über Bord und versuchen Kinder zu den Helfern nach unten fallen zu lassen. Ein vierjähriges Mädchen wird dabei tödlich verletzt, ein weiterer Passagier stirbt durch den Aufprall auf das Wasser, die Zahl der Toten steigt auf 46. In den ersten



BELIEBT: Als schnellstes Schiff der italienischen Flotte zur damaligen Zeit genoss die *Andrea Doria* bei Besatzungsmitgliedern und Passagieren einen legendären Ruf Foto: picture-alliance/AP Photo

ZAHLEN – DATEN – FAKTEN

Heimathafen	Genua
Eigner	Italia Societá die Navigazione
Werft	Cantieri Navali Ansaldo Sestri Ponente, Genua
Baunummer	918
Stapellauf	16.06.1951
Indienststellung	13.01.1953
Länge	213,4 m
Breite	27,5 m
Tiefgang	10,84 m
Vermessung	29.083 BRT
Passagiere	1. Klasse: 218 Kabinenklasse: 320 Touristenklasse 703
Besatzung	563
Antrieb	2 Ölkessel, 2 Dampfturbinen, 50.714 PS, 2 Festpropeller
Geschwindigkeit	26 kn (max.)

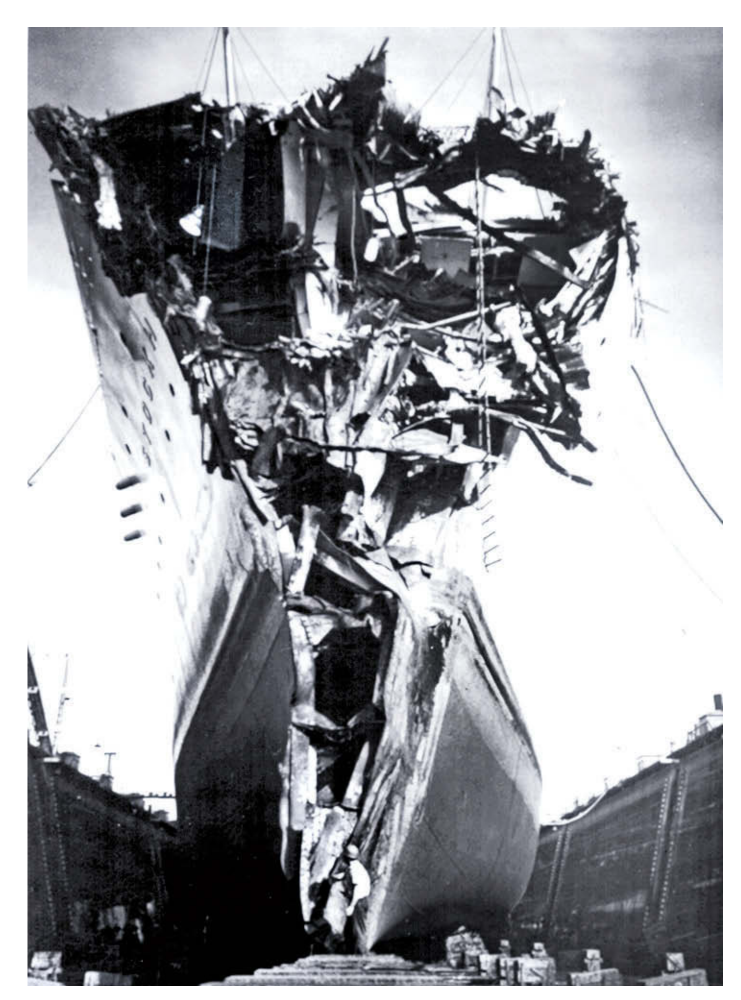
anderthalb Stunden laufen alle Rettungsboote die *Stockholm* an, die Schiffbrüchigen werden an Bord genommen und versorgt.

Viele Gäste der *Stockholm* überlassen ihre Kabinen zunächst den schockierten, müden und teils entkräfteten Geretteten. 545 Menschen, mehr als doppelt so viele wie seine Passagierkapazität, nimmt allein das schwedische Schiff auf. Die nach und nach zu Hilfe eilenden Schiffe unterstützen, wo sie können. Die *Private William H. Thomas* rettet 158 Menschen, die *Cape Ann* 129, die *Edward H. Allen* 77 und der Tanker *Robert E. Hopkins* einen Schiffbrüchigen.

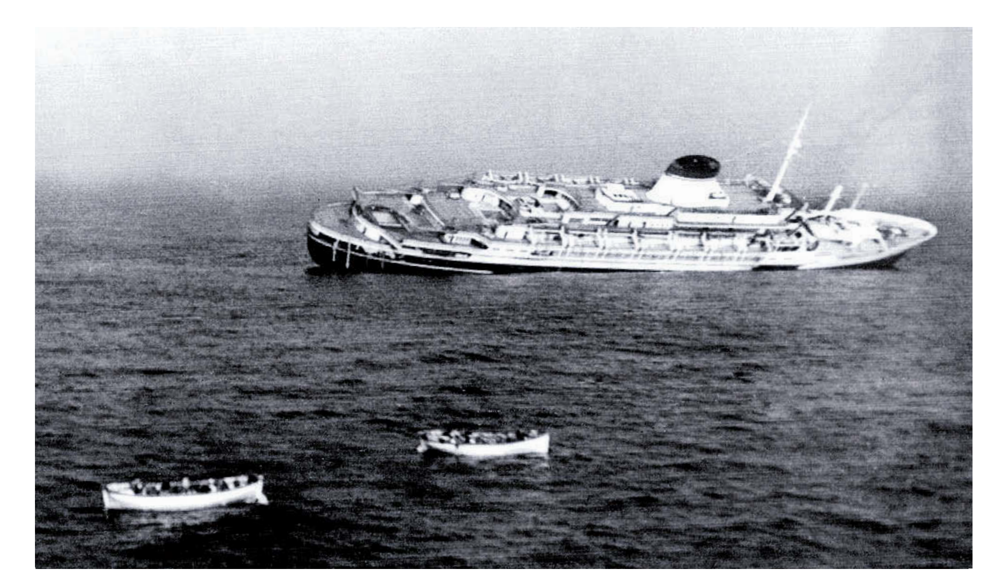
Eifrige Helfer

Doch für die entscheidende Wende und dafür, dass dieses Unglück nicht weit mehr Menschenleben kostet, sorgt die *Ile de France*, die etwa drei Stunden nach der Kollision bei der *Andrea Doria* eintrifft. Kapitän Baron Raoul de Beaudean lässt sein Schiff sofort die Steuerbordseite des Havaristen abschirmen und schützt es so vor Wind und Wellenschlag. Die gesamte Außenbeleuchtung der *Ile de France* ist eingeschaltet, sodass die Retter gute Sicht haben.

Der berühmte Liner verfügt über zehn große Rettungsboote, die ständig zwischen der volllaufenden *Andrea Doria* und dem französischen Liner hin- und herpendeln. So wird der Großteil der verbliebenen Passagiere und Besatzung gerettet, auch Schiffbrüchige aus den Rettungsbooten der anderen Schiffe werden an Bord genommen – insgesamt 735 Menschen. Die Rettungsarbeiten koordiniert die US Coast Guard per Funk in New York. Im Morgengrauen schicken Coast Guard und die US Air Force Hubschrauber, welche einige der Schwerstverletzten an Bord hieven und in die nächstgelegenen Krankenhäuser fliegen. Gegen 7:30 Uhr ist die *Andrea Doria* nahezu vollständig evakuiert, nur Kapitän Piero Calamai bleibt mit einigen Offizieren und knapp 20 Mann Crew an Bord. Die *Ile de France* und die *Stockholm* verlassen den Unglücksort Richtung New York, um die Verletzten nach der Erstversorgung schnellstmöglich in Krankenhäuser zu bringen.



SCHWERE SCHÄDEN: Der komplett eingedrückte Bug des schwedischen Liners *Stockholm* im Trockendock der Steel Company Brooklyn Foto: picture-alliance/Everett Collection



SCHLAGSEITE: Innerhalb weniger Minuten bekam das Schiff bedrohliche Schlagseite, die Krängung stieg schnell auf mehr als 20 Grad. Und das hat gewaltige Konsequenzen

Foto: picture-alliance/Everett Collection

Untergang nicht abzuwenden

Der erfahrene Kapitän Calamai versucht sein Schiff, trotz der nahezu aussichtslosen Situation, noch zu retten. Immer wieder probiert die Mannschaft die unbeschädigte Maschine auf der Backbordseite zu starten. Calamai will erreichen, den beschädigten Liner auf eine etwa 20 Seemeilen entfernte Sandbank in Küstennähe zu setzen. Doch bei den Startversuchen neigt sich die *Andrea Doria* immer weiter zur Seite, auf mehr als 35 Grad schätzen die nautischen Offiziere die Krängung jetzt.

Es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis sich das Schiff endgültig auf die Seite legt. Calamai beordert die restliche Mannschaft von Bord, er selbst geht Richtung Brücke – der Kapitän möchte mit seinem Schiff untergehen, was die Offiziere nicht zulassen. Behutsam überreden sie Calamai, mit ihnen zu kommen. Mit Tränen in den Augen steigt er



VERHEEREND: Bei der Kollision hatte der eisverstärkte Bug der *Stockholm* die Steuerbordseite der *Andrea Doria* mittig auf eine Länge von mehr als 20 Metern und über sieben von zehn Decks aufgerissen
Foto: picture-alliance/Everett Collection

GESPENSTISCH: Am 26. Juli gegen 7:30 Uhr war die *Andrea Doria* nahezu vollständig evakuiert
Foto: picture-alliance/dpa

als Letzter in das finale Rettungsboot. 1.660 Passagiere und Crew-Mitglieder konnten gerettet werden, für 46 Menschen kam jede Hilfe zu spät.

Langsamer Schiffstod

Die *Andrea Doria* kentert langsam, rund eine Viertelstunde dauert das traurige Finale. Zuerst kippt das Schiff auf die Steuerbordseite, dann taucht der Bug unter und das Heck wird hochgehoben, sodass die Propeller sichtbar sind. Um 10:09 Uhr am 26. Juli 1956, so wird es später offiziell festgehalten, sinkt die *Andrea Doria*, rund elf Stunden nach der verhängnisvollen Kollision. Dieser letzte Weg in die Tiefe ist etwas mehr als 70 Meter lang.

Am Morgen dieses 26. Juli herrscht beste Sicht, mehrere Kleinflugzeuge kreisen, das Schicksal der *Andrea Doria* ist auch der am besten dokumentierte Untergang eines Kreuzfahrtschiffes. Mit dem Bild des sinkenden Schiffes gewinnt der Fotograf der Bostoner Abendzeitung *Boston Traveler*, Harry A. Trask, 1957 den renommierten Pulitzer-Preis.

In New York wartet eine ganze Armada von Ärzten, Rettungssanitätern und Krankenwagen auf die *Stockholm* und die *Ile de France*. Hunderte, zum Teil Schwerstverletzte, werden in den Krankenhäusern der Metropole versorgt. Kaum angekommen, erhebt Kapitän Piero Calamai schwere Vorwürfe gegen seinen schwedischen Kollegen

> **„Volle Kraft zurück! Volle Kraft zurück! Hart Steuerbord!“**
>
> Befehl des wachhabenden Offiziers der *Stockholm*, Johan Ernst Carstens-Johanssen

Nordenson. Dieser wiederum wehrt sich erbittert, stellt sich vor seine Crew und weist wiederholt darauf hin, dass es schließlich sein Schiff gewesen sei, das zuerst Hilfe geleistet und so viele Schiffbrüchige aufgenommen habe wie möglich. Um die Umstände, wie es überhaupt zu dem fatalen Unfall kommen konnte, und um auch die Schuldfrage zu klären, wird in New York ein Untersuchungsausschuss gebildet.



PULITZER-PREIS: Das Schicksal der *Andrea Doria* ist der fotografisch am besten dokumentierte Untergang eines Kreuzfahrtschiffes. Mit seinen Bildern gewann der Fotograf der Bostoner Abendzeitung *Boston Traveler*, Harry A. Trask, 1957 den Pulitzer-Preis Foto: picture-alliance/Everett Collection

In den öffentlichen Anhörungen kommen unglaubliche, gravierende Fehler auf beiden Seiten ans Tageslicht: Gegen 22:45 Uhr am Unglückstag hatte Kapitän Calamai die *Stockholm* das erste Mal auf dem Radar und ließ die genaue Position bestimmen: Das entgegenkommende Schiff war 17 Seemeilen und vier Grad Steuerbord voraus. Wegen dichter werdenden Nebels ließ er die Geschwindigkeit von 23 auf 21,8 Knoten verringern.

Schuldzuweisungen

Auf der *Stockholm* hatte der wachhabende Offizier Carstens-Johanssen noch klare Sicht, als die Italienerin etwa zwölf Meilen entfernt war. Er war der festen Überzeugung, die *Andrea Doria* auf dem Radar an Backbord zu erkennen, obwohl unbestritten war, dass der Liner an Steuerbord entgegenkam. Die damaligen Radargeräte waren noch sehr ungenau und nicht vergleichbar mit den heutigen Hightech-Apparaten, die Kurs, Geschwindigkeit und Größe der Schiffe exakt angeben und vor gefährlichen Annäherungen warnen.

Dennoch ist für viele Experten nicht nachvollziehbar, warum der junge Schwede diesen ersten fatalen Fehler beging. Kapitän Calamai sah auf seinem Schirm das entgegenkommende Schiff vier Meilen voraus ziemlich dicht unter der Küste fahren. Nach nautischer Regel hätte er dem Gegenverkehr eigentlich auf Backbord ausweichen müssen, aber vor dem Bug des Näherkommenden Richtung Küste zu kreuzen, hielt er für zu gefährlich.

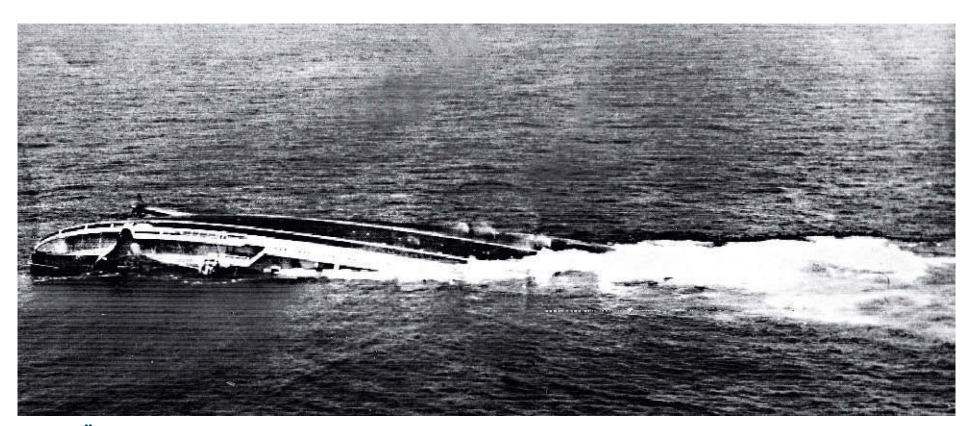
Darum änderte er den Kurs einige Grad Richtung offene See – ein weiterer Fehler, der

> **Ein fehlendes Schott nahe dem Maschinenraum könnte zu den Problemen beigetragen haben**
>
> Ein weiterer Havarie-Grund in der Anhörung vor dem US-Kongress

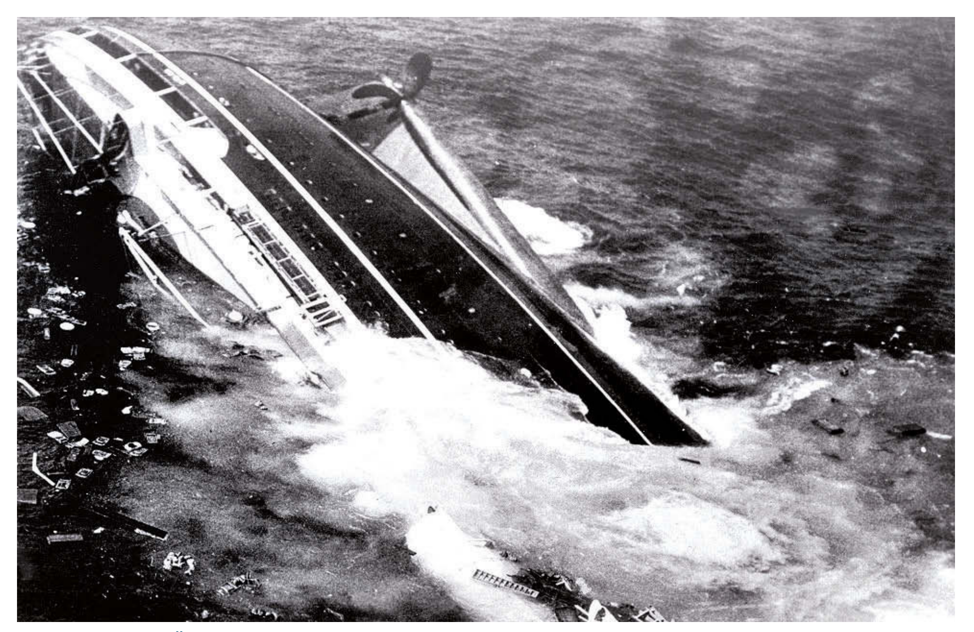
verheerende Auswirkungen hatte. Denn Carstens-Johanssen, der die *Andrea Doria* immer noch an Backbord wähnte, schien der Abstand zwischen beiden Schiffen im nun auch bei ihm aufkommenden Nebel zu gering. Er ließ leicht nach Steuerbord drehen, vermeintlich weg von dem anderen – nach dieser dritten Fehlentscheidung liefen die beiden Liner direkt aufeinander zu.

Gemeinsamer Opfer-Fond

Die Schuldfrage wird vermutlich nie geklärt werden. Die Anhörungen enden, weil die Reedereien eine außergerichtliche Einigung erzielen. Zu dieser Einigung soll beigetragen haben, dass beide Schiffe bei demselben Versicherer, Lloyd's in London, registriert waren. Die Reedereien zahlen eine nicht bekannt gegebene Summe in einen gemeinsamen Opfer-Fond ein, jede Linie trägt den ei-



KAPITÄNSEHRE: Piero Calamai hatte mit der *Andrea Doria* untergehen wollen, wurde aber von den Offizieren überredet, das Schiff zu verlassen Foto: picture-alliance/Everett Collection



LETZTES AUFBÄUMEN: **Um 10:09 Uhr am 26. Juli 1956, so hieß es offiziell, sank das Schiff, rund elf Stunden nach der verhängnisvollen Kollision. Dieser letzte Weg in die Tiefe war etwas mehr als 70 Meter lang** Foto: picture-alliance/Everett Collection





ERBITTERTE GEGNER: **Kapitän Calamai (oben) machte seinem schwedischen Kollegen Nordenson schwerste Vorwürfe, die Schuldfrage konnte aber nie zweifelsfrei geklärt werden** Foto: ullstein bild

genen Schaden und macht diesen bei der Versicherung geltend. Im Fall des Totalverlusts der *Andrea Doria* sind das etwa 30 Millionen US-Dollar, für die *Stockholm* werden für Reparaturen und Fahrtausfälle rund zwei Millionen US-Dollar fällig.

Gefährliche Tauchgänge

Noch lange nach dem Untergang sterben Menschen wegen der *Andrea Doria*. Denn das Wrack ist zu einem beliebten Ziel für Taucher geworden. Doch Tauchgänge zu dem gesunkenen Liner gehören zu den anspruchsvollsten und gefährlichsten überhaupt: in 70 Meter Tiefe, bei den vorherrschenden Strömungen, der schlechten Sicht und dem Labyrinth aus langen Gängen und Sackgassen im Schiffsinneren mit hervorstehendem, scharfkantigem Metall sollten nur Erfahrene und Profis tauchen.

So wie Peter Gimbel, der 1981 den Tresor des Schiffes barg. Die Öffnung wurde live im amerikanischen Fernsehen übertragen, aber die erhofften Schätze – wertvolle Schmuck- und Goldstücke – wurden nicht gefunden. Der Tresor enthielt nur vermoderte Scheckbücher und wenige, aufgeweichte Banknoten. Bis heute sind an der Unglücksstelle aber weitere 16 Todesfälle registriert: Die ums Leben gekommenen Taucher hatten die Verhältnisse ebenso falsch eingeschätzt wie Jahrzehnte zuvor die Nautiker der *Stockholm* und der *Andrea Doria*.

Udo Lindenberg besang das Schiff mit seinem 1974 komponierten Song *Alles klar auf der Andrea Doria*, und 2010 erschien eine u. a. von Lindenberg gestaltete Briefmarke. ⚓

Entwicklung eines maritimen Kampfmittels

Torpedos!

Ein Österreicher konstruierte die Urform, ein Engländer entwickelte sie weiter: eine unsichtbare Waffe, die den Seekrieg revolutionieren sollte Von Peter H. Block



TOD AUS DER TIEFE: Torpedoschuss eines deutschen U-Bootes im Zweiten Weltkrieg. Artists Impression

Foto: Peter H. Block

Die Geschichte des Torpedos ist untrennbar mit dem Namen Robert Whitehead verbunden. Der britische Commander E. Hamilton Currey hat einmal gesagt: „Kein Mensch hat die Welt mit einer Erfindung jemals so viel gekostet wie Mr. Whitehead." Er hatte recht, denn mit dem Torpedo erhielten die Kriegsmarinen der Welt eine völlig neue, nämlich eine unsichtbare Waffe.

Neue Dimensionen taten sich auf; mit einem einzigen Torpedo, der unter Wasser auf sein Ziel zusteuerte, konnte ein ganzes Schiff vernichtet werden. Die kleinen Kriegsmarinen waren plötzlich gar nicht mehr so klein, mit dieser Waffe konnten sie die großen Panzerschiffe auf Distanz halten. Aber bis dahin war es, auch für Robert Whitehead, ein weiter Weg.

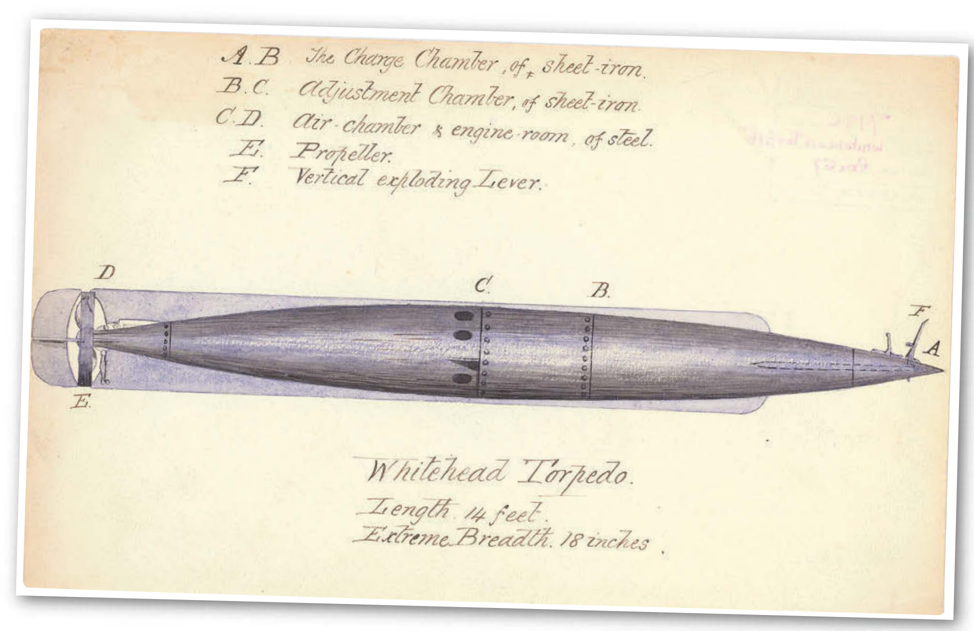
Der junge Ingenieur Whitehead, ein gebürtiger Engländer des Jahrgangs 1823, galt als bekannter und begabter Konstrukteur im Schiffsmaschinenbau. So begabt, dass ihm die Firma Stabilimento Tecnico Fiumano in Fiume (heute Rijeka) mit seinen 26 Jahren den Posten eines Technischen Direktors anbot. Er konstruierte Schiffsdampfmaschinen und eine Reihe von Anlagen für die österreichische Marine, die sich in hervorragender Weise bewährten. Und bei der k. u. k. Marine beginnt auch die Geschichte des Torpedos.

Zur Sicherung der adriatischen Häfen vor feindlichen Kriegsschiffen kam dem österreichischen Mechaniker Franz Pfeifer 1860 die Idee eines schwimmenden Sprengkörpers mit Eigenantrieb, bestehend aus zwei Zylindern: einen für den Sprengstoff und einen für die Pressluft zum Antrieb der Schraube. Seine Entwürfe kamen jedoch über das Zeichenbrett nicht hinaus und fielen Johann Luppis in die Hände, einem Fregattenkapitän. Er befand die Sache gut, bearbeitete sie weiter und baute ein sechs Meter langes Modell eines mit Sprengstoff gefüllten und von einem Federmotor angetriebenen Bootes, das mittels zweier Leinen von Land aus gesteuert werden konnte.

Kinderkrankheiten

Luppis führte das Modell 1864 der Marinesektion des Kriegsministeriums vor, das aber die Funktionstüchtigkeit der Erfindung bezweifelte und eine Weiterentwicklung daher nicht unterstützte. Er wandte sich deshalb an Whitehead, der mit dem geschulten Blick des Technikers auch sofort die Unzulänglichkeiten des Modells erkannte und dem Konzept eine neue Richtung gab: Wenn die Sprengladung nicht über Wasser, sondern unterhalb der Wasserlinie zünden würde, wäre der Schaden am Schiff wesentlich größer. Was aber voraussetzte, dass der Sprengkörper unter Wasser laufen müsste. Aber wie?

Whitehead musste für die neue Waffe einen Zünd- und Auslösemechanismus konstruieren, einen Antrieb und eine Vorrichtung zur Tiefeneinstellung. Er arbeitete zwei Jahre, dann war Ende 1866 der erste Prototyp fertig: Der zylindrische, spitz zulaufende Körper maß in der Länge 3,40 Meter bei einem Durchmesser von 36 Zentimetern. Ein Paar vertikale Stabilisierungsflossen liefen über die ganze Hülle, deren Kopfteil die acht Kilogramm schwere Sprengladung mit Perkussionszündung enthielt. Dahinter hatte Whitehead die Druckkammer eingebaut.



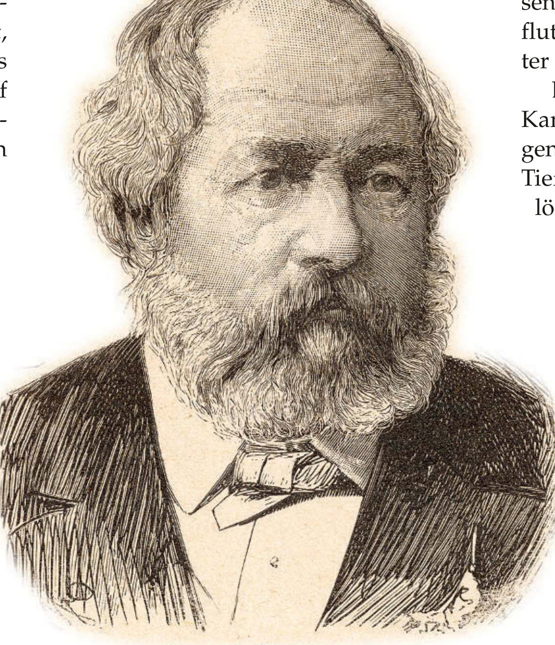
DIE ANFÄNGE: **Frühe Version des Whithead-Torpedos mit Propeller und Getriebe. Technische Originalzeichnung** Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Sie lieferte die Druckluft für den kleinen Motor, der den zweiflügeligen Propeller antrieb und dem 136 Kilogramm schweren Geschoss eine Geschwindigkeit von sechs Knoten, also elf km/h über 300 bis 400 Meter, verlieh. Es war zwar noch kein ausgereiftes Kriegsgerät, aber wenn man in Betracht zieht, dass Whitehead den Torpedo aus dem Nichts heraus geschaffen hatte, war es eine enorme technische Leistung.

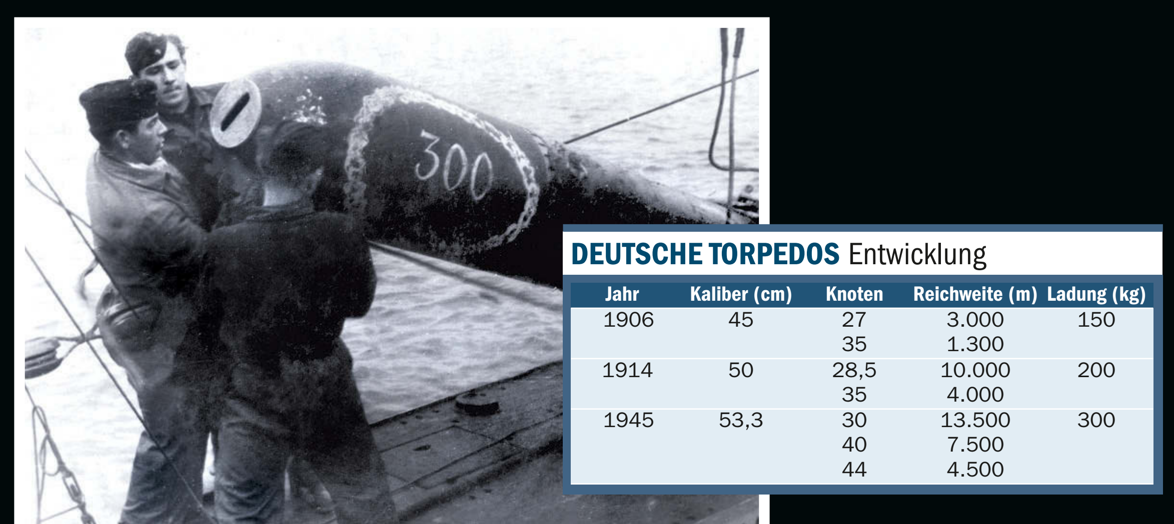
Weiterentwicklungen

Als Nächstes wandte sich Whitehead einer Abfeueranlage zu, die es ermöglichte, den Torpedo unter Wasser auszustoßen. Er entwickelte 1867 ein Lancierrohr, das er an beiden Enden mit einer wasserdichten Klappe versah. Nach Laden des Rohres mit dem Torpedo wurde die hintere Klappe verschlossen, durch Öffnen der vorderen das Rohr geflutet und der Torpedo mittels komprimierter Luft ausgestoßen.

Das erste Lancierrohr wurde im Bug des Kanonenbootes Gemse eingebaut, die folgenden Versuche scheiterten jedoch an der Tiefensteuerung des Torpedos. Whitehead löste auch dieses Problem durch Einbau eines schweren Pendels zu der vorhandenen hydrostatischen Tiefensteuerung, das auf ein zweites Tiefenruder arbeitete und auf jede Neigungsänderung



ERFINDER: **Der britische Ingenieur und Konstrukteur Robert Whitehead (1823–1905) entwickelte zusammen mit dem Österreicher Johann Luppis (1813–1875) die ersten Torpedos (lat: erstarren) mit Eigenantrieb und Selbststeuerung** Foto: Interfoto/Mary Evans



ZWEITER WELTKRIEG: Übernahme des 300. Torpedos (G 7) auf U 3 der Kriegsmarine. G (Kaliber 53,3 Zentimeter), 7 (Länge von sieben Metern), a (Pressluft-Antrieb), e (Elektro-Antrieb) und u (Walter-Antrieb)
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

DEUTSCHE TORPEDOS Entwicklung

Jahr	Kaliber (cm)	Knoten	Reichweite (m)	Ladung (kg)
1906	45	27	3.000	150
		35	1.300	
1914	50	28,5	10.000	200
		35	4.000	
1945	53,3	30	13.500	300
		40	7.500	
		44	4.500	

sofort reagierte. Die folgenden Tests verliefen zufriedenstellend, aber Österreichs leere Staatskasse erlaubte nicht den Erwerb der Exklusivrechte an der neuen Waffe. So griff England zu, erwarb für 17.000 Pfund Sterling die Herstellungsrechte und baute im Arsenal von Woolwich eine eigene Version.

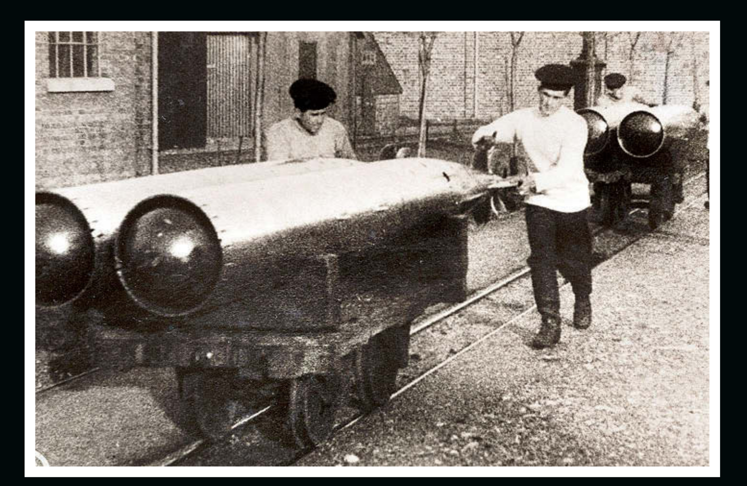
Der Propeller musste zwei gegenläufigen Propellern weichen, die dem Torpedo eine um fünf Knoten höhere Geschwindigkeit ermöglichten. Durch Aufheben der Schraubenwirkung konnte außerdem ein seitliches Abweichen verhindert werden, was eine größere Laufruhe nach sich zog. Der Antrieb wurde modifiziert, die Sprengladung von acht auf 30 Kilogramm erhöht und bei vier Meter Länge wog der Torpedo jetzt 240 Kilogramm. Auch Whitehead arbeitete an seiner Erfindung weiter. Er gründete 1875 mit Silurificio Whitehead ein eigenes Unternehmen, verkaufte sowohl Torpedos als auch die Lizenz zu deren Bau.

Konkurrenz

Eines Nachts wurde in seinem Zeichenbüro eingebrochen und ein kompletter Satz Zeichnungen gestohlen. Ein Jahr darauf kam die Berliner Maschinenfabrik Schwartzkopff mit einem eigenen Torpedo auf den Markt; eine exakte Kopie der Waffe Whiteheads, aber aus Phosphorbronze gefertigt, eine gegen Rost immune Legierung. Dieser Torpedo musste weitaus weniger gewartet werden als das stählerne Whitehead-Erzeugnis. Die neue Waffe bedingte auch einen neuen Kriegsschifftyp. Von irgendeinem Fahrzeug musste der Torpedo ja abgefeuert werden und dazu brauchte man einen Torpedoträger.

Der Engländer John Thornycroft, erfolgreicher Erbauer schneller Dampfboote, präsentierte der Admiralität 1877 ein solches Fahrzeug: ein 26,5 Meter langes, 33 Tonnen verdrängendes und 19 Knoten schnelles Boot, das die Royal Navy als *HMS Lightning* in Dienst stellte. Das Boot war mit zwei seitlich angebrachten Tragegerüsten ausgestattet, von denen die Torpedos zum Lösen abgesenkt werden mussten. Der Vorgang war jedoch zu sehr von der Fahrtstufe abhängig, sodass man dem Boot ein um einen Mittelpivotzapfen drehbares Lancierrohr auf das

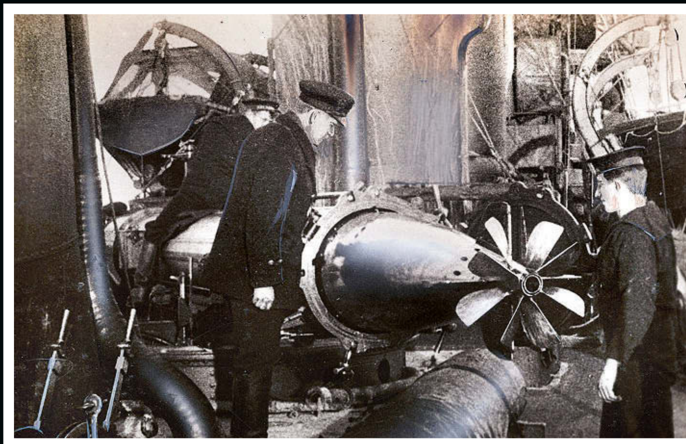
ÜBUNG: Abfeuern eines Torpedos von einem deutschen Torpedoboot um 1900. In den 70er- und 80er-Jahren hatte sich der damalige Kapitän zur See Tirpitz große Verdienste beim Aufbau der Torpedowaffe erworben
Foto: Sammlung GSW



GEFÄHRLICHE FRACHT: Verladen britischer Torpedos um 1916

Fotos (2): Interfoto/Science & Society

LETZTER BLICK: Inspizierung des Propellers durch den Torpedo-Offizier an Bord eines britischen Schiffes im Ersten Weltkrieg



Vorschiff setzte. Jetzt konnte der Torpedo über den Bug ausgestoßen werden und damit dürfte die *Lightning* der Urahn aller Torpedoboote gewesen sein.

Was dem Erinder noch Kopfzerbrechen bereitete, war die unzureichende Richtungsstabilität des Torpedos. In Fahrt nach querab lancierte Geschosse änderten schnell ihre Laufrichtung, da der Aufprall auf das Wasser die Stellung des Seitenruders verändern konnte. Dieses Problem löste der Österreicher Ludwig Obry.

Der Konstruktionszeichner des k. u. k. Seearsenals erfand einen „Geradlaufapparat für Torpedos“ (offiziell Richtungs-Regulator), der dieses Kurs-Abweichen verhinderte – praktisch ein Gyroskop, dessen Achse parallel zur Torpedoachse kardanisch aufgehängt war und dessen Schwungring ein Spiralfederantrieb beim Abschuss auf 2.400 Umdrehungen pro Minute brachte.

Durch diese Kreiselbewegung behielt der Torpedo seine ursprüngliche Ausrichtung bei. Tat er es einmal nicht, etwa durch Wellenschlag, reagierte ein kleiner Servomotor auf die Änderung der Achslage und brachte über das Seitenruder den Torpedo wieder auf den eingestellten Kurs. Damit lief er jetzt zielgenau und wurde hochseetauglich. Nur drei Jahre später zählte Obrys Erfindung bereits zur Standardausrüstung des Torpedos, an dem findige Köpfe schon für einige Veränderungen gesorgt hatten.

Die zweizylindrige Brotherhood-Pressluftmaschine war durch eine dreizylindrige ersetzt und auf 50 PS gebracht worden, der Druck im Luftbehälter stieg auf 90 atü. Der Vierzylinder-Sternmotor, den die Firma Peterborough 1899 baute, erhöhte die Leistung auf 60 PS und ein Nickelstahlkessel erlaubte einen Druckanstieg auf 150 atü, was den jetzt 45 Zentimeter durchmessenden Torpedo auf 40 Knoten = 74 km/h brachte. Der spitzkegelige Torpedokopf war der strömungsgünstigeren Spitzbogenform gewichen und seit 1890 fertigte man nur noch halbrunde Gefechtsköpfe, die auch mehr Sprengstoff fassten. Der Torpedo hatte sich zu einer vollwertigen Seekriegswaffe entwickelt und wurde als entscheidendes Waffensystem anerkannt. Er lief zielgenau, konnte mehr Schaden anrichten als eine Granate und war dabei billiger als ein Geschützturm.

Duo U-Boot/Torpedo

Mit dem Bau des ersten einsatzfähigen U-Bootes 1898 ergab sich die ideale Verbindung zweier Waffensysteme: eine unsichtbare Waffe wurde von einem ebenso unsichtbaren Fahrzeug abgefeuert. Von einer im Großkampfschiffdenken festgefahrenen Admiralität zunächst noch abgelehnt, trat das Duo U-Boot/Torpedo seinen Siegeszug durch die Seekriegsgeschichte an. Beide Systeme wurden laufend verbessert, die Kriege forcierten diese Entwicklung.



VERHEEREND: Nach einem Torpedotreffer des amerikanischen U-Bootes *USS Nautilus* am 24. Oktober 1942 sinkt ein japanischer Frachter

Foto: Interfoto/Granger/NYC

Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges gab es auf deutscher Seite schon Torpedorechner, die in direkter Verbindung mit der Zielsäule und dem Kreiselkompass standen und auf die Torpedos vom Standardkaliber 53,3 Zentimeter in den Rohren geschaltet waren. Die analoge Anlage errechnete aus den eingegebenen Daten den Vorhaltwinkel, wobei jede Kursänderung über den Torpedoschussempfänger in das Leitsystem der Torpedos eingespeist wurde. Aus den Grundtypen G 7 a (athmosphärisch) und G 7 e (elektrischer Antrieb) entstanden weitere Varianten wie der für den Geleitzugkampf konzipierte Federapparat-Torpedo (FaT) oder der lageunabhängige Torpedo (LuT), die nach einer eingestellten Laufstrecke Schleifen- oder Zickzack-Kurse steuerten.

Torpedos mit akustischer oder Magnetzündung vervollständigten die deutsche Skala ebenso wie „Lerche“, ein drahtgelenkter Torpedo, der nach dem Schuss über einen abgespulten Draht Kurssignale empfing.

Vorläufiger Höhepunkt dieser Entwicklung war der russische *Shkval* (Sturmböe), mit dem die Sowjets 1977 den Westen überraschten; ein Raketentorpedo mit atomarem oder konventionellem Gefechtskopf, der mit 200 Knoten = 370 km/h durchs Wasser schoss. Bei diesen Geschwindigkeiten, die mit Schraubenantrieb nicht erreicht werden können, bildet sich eine Gasblase (Kavitationsblase) um den Torpedo, sodass der Wasserwiderstand entfällt und seine Außenhaut auch kaum nass wird. Und dies dürfte noch nicht das Ende dieser Entwicklung sein (siehe Anti-Torpedo-Torpedo, Seite 75) – einer Entwicklung, die selbst ein technisch versierter Ingenieur wie Mr. Whitehead nicht voraussehen konnte. ⚓

Am Anfang war die Seefahrt

Der Ehrenvorsitzende der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte, Konteradmiral a. D. Dr. Sigurd Hess, über ihre Werte, ihr Konzept und ihre Zukunft

Wenn du ein Schiff bauen willst, so trommle nicht Männer (‚und Frauen') zusammen, um Holz zu beschaffen, Werkzeuge vorzubereiten, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer (‚und Frauen') die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer!" So lautet das treffliche Zitat von Antoine de Saint-Exupéry und im übertragenen Sinne gilt es für die Realisierung des Konzepts 2025 der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte.



Konteradmiral a. D. Dr. Sigurd Hess bei einem Vortrag der DGSM. Sigurd Hess war in seiner aktiven Zeit Spezialist für Information und Kommunikation in der Marine
Foto: privat

Die DGSM ist die einzige Vereinigung in Deutschland, die sich umfassend mit der Historie der Seefahrt beschäftigt. Schwerpunkt ist die wissenschaftliche Auseinandersetzung sowohl mit der allgemeinen Geschichte der Handels- und Kriegsmarinen wie auch den weit gespannten Spezialgebieten, der Binnenschifffahrt, Fischerei, Schifffahrtsmedizin, Ozeanografie, Meteorologie, Meeresbiologie, Meeresarchäologie, Hydrografie, Navigation, Schiffbau und Meerestechnik und nicht zuletzt den kulturellen Disziplinen der Marinemalerei und Literatur.

Am Anfang war die Seefahrt! Das gewaltige Epos über die Irrfahrten des Odysseus ist die erste historische Erzählung über die antike Schifffahrt, über Handel und Krieg, Meteorologie und Navigation, Fischerei und Bootsbautechnik. Die *Odyssee* gehört zu den ältesten und einflussreichsten Dichtungen der abendländischen Literatur, mit ihrer Niederschrift um 730/720 v. Chr. hat sie diese erst eigentlich zu begründen geholfen. Wirklich, am Anfang war die Historie der Seefahrt.

Die dargestellte umfassende Zielsetzung wird durch Aktivitäten in vier Bereichen angestrebt. Zum ersten sind dies wissenschaftliche Konferenzen, Jahrestagungen und Vortragsveranstaltung. Die nächste wissenschaftliche Tagung zum Thema „Von der Kogge zum Containerschiff. Der Weg vom Schiffbauhandwerk zur Schiffbautechnik" findet vom 17. bis 19. März 2017 im Binnenschifffahrtsmuseum in Duisburg (www.fg-binnenschifffahrtsmuseum.de) statt. In Duisburg erinnern wir uns an Gerhard Mercator, den berühmten Geografen und Kartografen, der dort von 1552 bis 1594 lebte, die für die Navigation auf See so wichtige Mercator-Projektion entwickelte und die große Weltkarte von 1569 schuf.

Förderung wissenschaftlicher Arbeiten

Zum zweiten sind dies die DGSM-Veröffentlichungen und die Förderung der Herausgabe wissenschaftlicher Arbeiten. Die Mitglieder erhalten sechs Ausgaben dieser Zeitschrift, vormals *Schiff & Zeit*. Das Mitgliedermagazin *Der Signalgast* kann elektronisch heruntergeladen oder im geschützten Mitgliederbereich der Webseite gelesen werden. Umfassendere Arbeiten werden in Jahrbüchern oder Editionen der DGSM-Schriftenreihe publiziert. Zur Förderung von beachtenswerten wissenschaftlichen Arbeiten kooperiert die DGSM mit der Stiftung zur Förderung der Schifffahrts- und Marinegeschichte (www.stiftung-zur-förderung-von-schifffahrts-und-marine-geschichte.de).

Die Stiftung schreibt jedes zweite Jahr einen Wettbewerb aus, der von einem erstklassig besetzten wissenschaftlichen Beirat bewertet wird. Am 24. September 2016 wurde in Vertretung des Landes Mecklenburg-Vorpommern in Berlin der Stiftungspreis 2016 vergeben. Im Jahr 2014 ging der Stiftungspreis mit insgesamt 12.000 Euro an drei Preisträger. Über die diesjährigen Preisträger der von den großzügigen Stiftern Ute und Dietrich Redell (†) ausgelobten Preise wird in *Schiff Classic* berichtet werden.

Zum dritten ist die intensivere Nutzung der sozialen Medien geplant, die schnellen Meinungsaustausch und



Im Zentrum steht die Faszination Seefahrt: Segelyachten und Motorboote begleiten das Kreuzfahrtschiff *MS Bremen* in der Flensburger Förde

Foto: picture-alliance/ZB/euroluftbild

umfassendere Kommunikation ermöglichen wird. Zurzeit ist die DGSM im Internet nur mit einer Webseite präsent (www.marinegeschichte.de oder www.schifffahrtsgeschichte.de). Das ist ein Anfang, das muss ausgebaut und erweitert werden, ein „Blog" muss geschaffen werden, etwa mit dem Titel „3.000 Jahre Seefahrtsgeschichte – uralt, aber quicklebendig".

Zum vierten arbeitet die DGSM mit Organisationen vergleichbarer Ausrichtung im In- und Ausland zusammen. Die Regionalgruppen der DGSM in Bayern, Berlin, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen/Bremen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen bilden das Forum für Vortragsveranstaltungen, Exkursionen und Reiseangebote. Als schönes Beispiel für die Zusammenarbeit mit den vielen Schifffahrtsmuseen ist das bekannteste, umfassendste und beeindruckende Internationale Maritime Museum in Hamburg (www.imm-hamburg.de) zu nennen.

DGSM – ein erstklassiges Forum

Die von Professor Peter Tamm zusammengetragene Sammlung im roten Backsteingebäude in der Speicherstadt ist weltweit einzigartig. In diesem anregenden Ambiente hat die DGSM die schifffahrtshistorische Tagung unter dem Titel „Maritime Wirtschaft in Deutschland. Schifffahrt – Werften – Handel – Seemacht im 19. und 20. Jahrhundert" vom 5. bis 7. November 2010 veranstaltet. Die erfolgreiche Tagung wurde in einem Tagungsband dokumentiert. Es gibt noch viele Forschungsthemen über die globalisierte Seewirtschaft und die Sicherheit auf den Seewegen von Hamburg und Rotterdam durch die Straße von Gibraltar, den Suez-Kanal, den Golf von Aden, die Straße von Malacca nach Süd- und Ostasien.

Die DGSM bietet der maritimen historischen Forschung und der breiten Mitgliedschaft der Seefahrtsbegeisterten ein Forum für Präsentation, Diskussion, Publikation und Ideenaustausch. Trotz des breiten Angebots stagniert jedoch die Mitgliederzahl, insbesondere der demografische Trend verschiebt die zahlenmäßig größte Mitgliedergruppe in den Bereich von 60 bis 80 Lebensjahren. Die DGSM muss sich intensiv um die Werbung jüngerer Mitglieder in der Gruppe von 30 bis 60 Lebensjahren bemühen. Die älteren Mitglieder haben mitgeholfen, eine leistungsfähige, intellektuell lebendige Gesellschaft zum Studium von 3.000 Jahren Seefahrtsgeschichte aufzubauen.

Traditionen erhalten und weitergeben

Wenn diese tragfähige Tradition erhalten und weiterentwickelt werden soll, dann bedarf es der intensiveren und zahlreicheren Mitwirkung der Zukunftsgenerationen. Ich wiederhole noch einmal den Appell von Antoine de Saint-Exupéry: Wenn wir die Zukunft der DGSM gestalten wollen, müssen wir Ältere die jüngeren Männer und Frauen zuerst die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer lehren! Vielleicht fangen wir in einem ersten Schritt damit an, unseren Enkeln eine Jahresmitgliedschaft in der DGSM zu schenken.
Link zum Flyer der DGSM mit Anmeldeformular:
www.marinegeschichte.de/app/download/22409125/DGSM+Flyer-2016.pdf ⚓

SCHLACHTSCHIFF *GNEISENAU* IN SEE:
Kapitän zur See Harald Netzbandt übernahm am 26. November 1939 das Kommando über das Flottenflaggschiff, das er bis zum 1. August 1940 befehligte
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Kapitän zur See Harald Netzbandt

Der Gneisenau-Kommandant

Als bewährter Seeoffizier in zwei Weltkriegen fiel Netzbandt in seiner Funktion als Chef des Stabes der Flotte am 27. Mai 1941 an Bord der *Bismarck*. Jüngste Recherchen klären den Hergang seines Todes Von Jens Grützner



ERFOLGREICH: Als Kommandant der *Gneisenau* nahm Netzbandt unter anderem an den Unternehmen „Juno" und „Berlin" teil

Foto: Sammlung Grützner

Zu Beginn des Jahres 1941 kam es mitten im Atlantik zu einem ganz besonderen Treffen zwischen Vater und Sohn. Im Rahmen des Unternehmens „Berlin" erlaubte der Kommandant des Schlachtschiffes *Scharnhorst*, Kapitän zur See Kurt Caesar Hoffmann, einem seiner Offiziersanwärter, einen Winkspruch an seinen Vater auf dem Schlachtschiff *Gneisenau* zu übermitteln. Der Empfänger der Nachricht war der Chef des Stabes der Flotte, Kapitän zur See Harald Netzbandt.

Harald Netzbandt kam am 3. August 1892 in Berlin als Sohn eines Senatspräsidenten zur Welt. Der spätere Seeoffizier besuchte bis 1907 die Vorschule in Neu-Ruppin und danach das Stadtgymnasium in Halle/Saale. Dort bestand er 1912 sein Abitur und trat bereits am 1. April des gleichen Jahres in die Kaiserliche Marine ein.

Weshalb er unbedingt zur Marine wollte, ist aus seinen Aufzeichnungen nicht zu ermitteln. Fest steht aber, dass er in seiner Familie der Erste sein sollte, der die Laufbahn als Offizier eingeschlagen hat. Wie viele seiner Altersgenossen zu dieser Zeit wird auch er von der See und von Schiffen fasziniert gewesen sein. Trotz der damaligen großen Begeisterung in ganz Deutschland für die Marine war es nicht einfach, in das Seeoffizierskorps aufgenommen zu werden. Erwünscht waren Kadetten, die aus kaisertreuen und wohlhabenden Familien stammten.



BEGEISTERT: Wie bei vielen seiner Schulkameraden erwachte auch bei dem Schüler Harald früh das Interesse an Schiffen und der See. Foto um 1902 Foto: Sammlung Grützner

Nach einer kurzen infanteristischen Ausbildung an der Marineschule Mürwik wurde der Seekadett Netzbandt auf ein Schulschiff kommandiert, den Großen Kreuzer *Victoria Louise*. An Bord des Schiffes ging es im August 1912 quer über den Atlantik nach Nordamerika und Westindien. Nach Deutschland zurückgekehrt, absolvierte Netzbandt mehrere Lehrgänge. Mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges am 1. August 1914 diente er in der Torpedobootflottille.

Im Oktober 1914 nahm er an einer Unternehmung gegen britische U-Boote teil. Im August des folgenden Jahres bestritt Leutnant zur See Netzbandt (seit dem 22. März 1915) ein Gefecht auf der großen Fischerbank in der Nordsee. Die Skagerrakschlacht Ende Mai 1916 erlebte er an Bord des Torpedobootes G 103 als Wachoffizier (WO). Im Oktober 1917 nahm er an der Besetzung der baltischen Inseln durch Einheiten des deutschen Heeres teil. Bei Kriegsende im November 1918 war Oberleutnant zur See Netzbandt (seit dem 25. Dezember 1917) noch immer WO auf G 103.

In der Marine-Brigade

Von März 1919 bis Juni 1920 setzte man ihn im Rahmen der III. Marine-Brigade (von Loewenfeld) bei Unruhen in Oberschlesien und im Ruhrgebiet ein. Zu den beiden Eisernen Kreuzen, die er sich im Weltkrieg erworben hatte, kam als weitere Auszeichnung der Schlesische Adler hinzu.

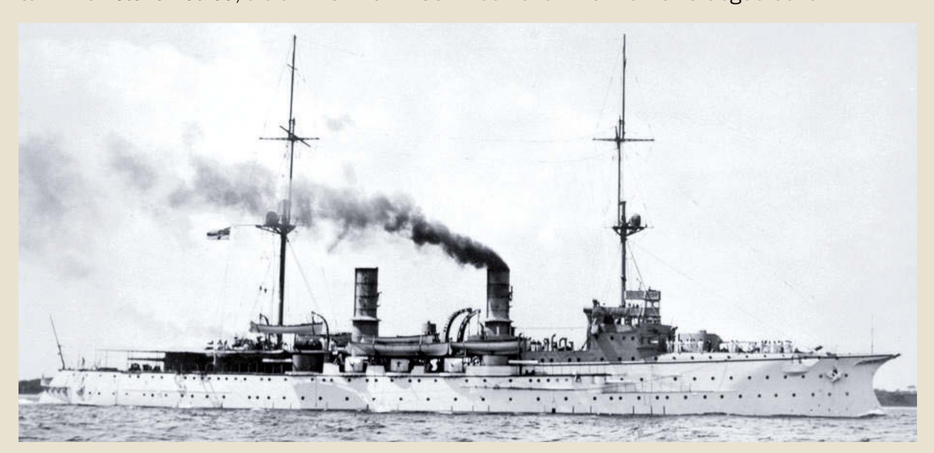
Zum 1. Juli 1920 wurde er endgültig in die neue Reichsmarine übernommen. Netzbandt versah vom Juli 1920 bis zum August 1921 als sogenannter Hilfsarbeiter I b seinen Dienst in der Marinestation der Ostsee. Direkt im Anschluss diente er in der Küstenwehrabteilung III, zuerst als Adjutant, dann als Kompanieführer.

Vom 6. Oktober 1922 bis zum 15. September 1924 war Netzbandt Kommandant des über 15 Jahre alten Torpedobootes T 149 in der I. Flottille. Am 1. Mai 1923 wurde er zum Kapitänleutnant befördert. Von September 1924 bis September 1926 war Netzbandt als Lehrer an der Schiffsartillerie-Schule in Kiel-Wik eingesetzt. In diesen zwei Jahren nahm der Marineoffizier wiederum an einer Reihe von Lehrgängen teil. Daraus ist ersichtlich, dass er sich stets weiterbildete und immer stärker auf die Artillerie spezialisierte. Fuhr er bis dahin hauptsächlich auf kleineren Einheiten, so lag sein Interesse fortan mehr auf schweren Schiffen.

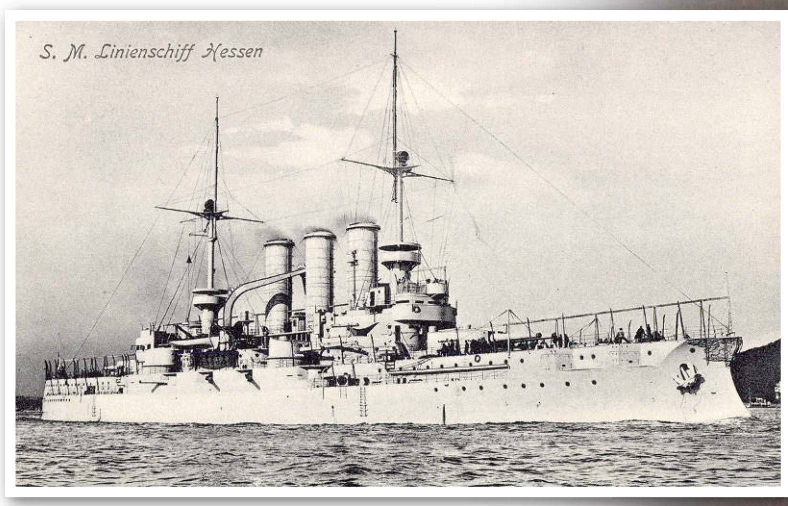
Nach seiner Tätigkeit als Lehrer wechselte Netzbandt als I. Artillerieoffizier auf den Kleinen Kreuzer *Berlin*, der von April bis Juni 1927 an einer Atlantikreise im Rahmen der Flotte teilnahm. Am 1. Dezember 1927 lief das Schiff zu einer 15 Monate dauernden Weltreise mit dem Ziel Ostasien und Australien aus. Nach der Rückkehr ging er am 27. März 1929 von Bord und wurde als Admiralstabsoffizier zum Kommando der Marinestation der Ostsee nach Kiel befohlen,

VICTORIA LOUISE Großer Kreuzer – Schulschiff – Frachtdampfer

Der Große Kreuzer *Victoria Louise* war Typschiff einer Klasse von fünf Einheiten (*Hertha*, *Freya*, *Vineta*, *Hansa*) und wurde wie die anderen zwischen 1905 und 1911 zum Schulschiff umgerüstet, auf dem 26 Offiziere, 280 Unteroffiziere und Mannschaften als Stammbesatzung sowie 75 Seekadetten und Schiffsjungen dienten. Mit *Victoria Louise*, die am 29. März 1897 vom Stapel gelaufen, nach Kriegsausbruch 1914 kurzzeitig im Küstenschutz eingesetzt war und 1916 desarmiert wurde, absolvierte Seekadett Harald Netzbandt im August 1912 eine Reise nach Nordamerika. 1920 zum Frachtdampfer *Flora Sommerfeld* umgebaut, wurde der ehemalige Große Kreuzer der Kaiserlichen Marine 1923 abgebrochen.



NUR NOCH ZWEI SCHORNSTEINE: *Victoria Louise* nach dem Umbau vom Großen Kreuzer zum Schulschiff Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



FUNKTION: **Am 28. September 1932 nahm Korvettenkapitän Netzbandt die Position des I. Artillerieoffiziers auf dem alten Linienschiff *Hessen* ein (hier ein Foto als Linienschiff der Kaiserlichen Marine)** Foto: picture-alliance/arkivi

einer der bedeutendsten Frontstellen der Marine. Die Aufgaben der Station waren vielfältig: So hatte sie die Streitkräfte zu überwachen und musste diese verantwortlich leiten. Ferner regelte sie den Mannschaftsersatz und bildete diesen auch aus.

I. Artillerieoffizier

Am 28. September 1932 übernahm Korvettenkapitän Netzbandt (seit 1. Februar 1931) die Funktion als I. Artillerieoffizier auf dem alten Linienschiff *Hessen*; vom 25. September 1933 bis zum 25. September 1935 war er Admiralstabsoffizier im Flottenkommando, um danach in die Personalabteilung des Oberkommandos der Kriegsmarine nach Berlin zu wechseln.

Im Anschluss blieb der Fregattenkapitän (seit 1. April 1936) im Oberkommando und führte bis zum 25. November 1939 als Chef die Abteilung „Allgemeine und Angelegenheiten der Seeoffiziere“

IN VOLLER MONTUR: **Seekadett Netzbandt ein Jahr vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs** Foto: Sammlung Grützner



ENTWURZELT: **Wie andere monarchische Eliten erlebten viele Seeoffiziere den Zusammenbruch 1918 als Verlust aller Werte. Netzbandt schloss sich im März 1919 der III. Marine-Brigade (von Loewenfeld) an** Foto: Sammlung Grützner



OPERATION „BERLIN“ 1941: Das Schlachtschiff *Gneisenau* versenkt einen feindlichen Tanker. Artists Impression von Peter H. Block Foto: Peter H. Block

(MPA I). Drei Monate nach Kriegsbeginn wurde Kapitän zur See Netzbandt (seit 1. Oktober 1937) Kommandant des Schlachtschiffes *Gneisenau*.

Höhepunkte in dieser Zeit waren das Gefecht am 9. April 1940 gegen den britischen Schlachtkreuzer *Renown*, das die *Gneisenau* zusammen mit ihrem Schwesterschiff *Scharnhorst* bestritt und das ergebnislos endete. Ferner nahm die *Gneisenau* an dem Unternehmen „Juno“ (*Schiff Classic* 4/2016) im Juni des gleichen Jahres teil. Gemeinsam mit *Scharnhorst* gelang es, den britischen Flugzeugträger *Glorious* mit seinen beiden Begleitzerstörern am 8. Juni 1940 zu versenken. Zwölf Tage später erhielt *Gneisenau* einen Torpedotreffer von dem britischen U-Boot *Clyde*, der ein scheunentorgroßes Loch in das Vorschiff riss. Kurz darauf kehrte das Schiff zur Reparatur nach Deutschland zurück.

In der Heimat angekommen, schrieb Netzbandt einen 16-seitigen Bericht „Das Flottenflaggschiff während der Norwegen-Operationen“, der in dem Buch *Die Kriegsmarine erobert Norwegens Fjorde* von Fregattenkapitän Georg von Hase bereits im gleichen Jahr veröffentlicht wurde.

Lütjens Vertrauter

Am 2. August 1940 übergab Netzbandt das Kommando über die *Gneisenau* an Kapitän zur See Fein. Er selbst trug seit dem 14. April die Spange zum Eisernen Kreuz I. Klasse (EK I), nachdem er schon am 23. Februar die Spange zum EK II erhalten hatte.

Netzbandt wurde Chef des Stabes im Flottenkommando unter dem neuen Flottenchef Admiral Günter Lütjens. Offensichtlich war die Zusammenarbeit zwischen beiden Offizieren während der Einsätze vor Norwegen sehr vertrauensvoll. Sie müssen sich schon seit Mitte der 1930er-Jahre gekannt haben, als Lütjens noch Chef der Marineoffizierspersonalabteilung im Oberkommando der Kriegsmarine gewesen war.

Tod auf der *Bismarck*

Anfang 1941 nahm Netzbandt an Bord der *Gneisenau* am Unternehmen „Berlin“ teil, das zu einem taktischen und strategischen Erfolg wurde. Insgesamt versenkten *Scharnhorst* und *Gneisenau* im Atlantik 22 Handelsschiffe mit über 115.000 BRT. Am 22. März liefen die deutschen Schiffe in den westfranzösischen Hafen von Brest ein. Nach der abgeschlossenen Unternehmung beabsichtigte der beinahe 49-Jährige den Flottenstab zu verlassen, doch Admiral Lütjens bat ihn, auch beim nächsten Einsatz, dem Unternehmung „Rheinübung“, mitzufahren, da er unabkömmlich sei.

Bereits wenige Wochen später schiffte sich der Stab an Bord des neuen Flaggschiffs, dem über 50.000 Tonnen großen Schlachtschiff *Bismarck*, ein. Das Unternehmen bescherte der Kriegsmarine einen ihrer größten Erfolge, als es der *Bismarck* gelang, den britischen Schlachtkreuzer *Hood* zu zerstören. Es folgten die tagelange Verfolgungsjagd über den Nordatlantik und schließlich der Untergang der *Bismarck*.

Unbekannt waren bis vor wenigen Jahren die näheren Umstände, wie Kapitän zur See Harald Netzbandt an Bord gefallen ist. Mithilfe des *Bismarck*-Überlebenden Josef Statz sowie des Sohns Hans-Joachim Netzbandt kamen die Hinterbliebenen vor einigen Jahren an konkretere Informationen.

Statz war am 27. Mai 1941 einer der wenigen Überlebenden, die sich zum Zeitpunkt des Endkampfes im vorderen Kommandostand der *Bismarck* befanden. Während er im schwer beschädigten Stand den dort einschlagenden Granaten der britischen Schiffe auswich, sah er vor dem Steuerbord-Flakleitstand einen Kapitän zur See mit schweren Beinverletzungen, der, mit der linken Hand an Deck aufgestützt, die entstandenen Schäden inspizierte. Über ein halbes Jahrhundert später erkannte er die Gesichtszüge von Netzbandt auf einem Porträtfoto wieder. Kurze Zeit später schleuderte vermutlich der Explosionsdruck einiger in der Nähe detonierender Granaten den Offizier mitsamt Trümmerstücken über Bord.

Harald Netzbandt war zweimal verheiratet. Er hinterließ einen Sohn und fünf Töchter. Knapp ein Jahr nach seinem Tod erhielt er das Deutsche Kreuz in Gold. Großadmiral Erich Raeder überbrachte wenige Tage später der Witwe die Urkunde persönlich. ⚓

GEMEINSAMES SCHICKSAL: Flottenchef Vizeadmiral Günter Lütjens (li.) und Chef des Stabes der Flotte Kapitän zur See Harald Netzbandt fielen beide am 27. Mai 1941 auf dem Schlachtschiff *Bismarck*

Foto: Sammlung Grützner



Bilder • Tatsachen • Hintergründe
Fundiert recherchiert, packend erzählt!
Oktober/November 2016 Nr. 6/2016 € 4,20
Militär & Geschichte
BILDER • TATSACHEN • HINTERGRÜNDE
In Gefangenschaft
Zeitzeuge: Wie ein Landser 1945 dem Tod entkam
Unternehmen „Alberich"
1917: „Verbrannte Erde" beim Rückzug an der Westfront
Balkanfeldzug 1941
Hitlers letzter Blitzkrieg
Jetzt am Kiosk!
Kampf um die deutschen Kolonien
So schlugen sich die Schutztruppen im Ersten Weltkrieg
SPEZIAL
Nach Waterloo
Frankreichs Rückkehr als Militärmacht
VERBÄNDE & EINHEITEN
Division Großdeutschland
Die Elitetruppe an der Ostfront
Testabo mit Prämie bestellen unter
www.militaer-und-geschichte.de/abo
© magann - Fotolia
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



Die letzte Fahrt des Dichters Gorch Fock

Tod am Skagerrak

Ein großer Name, ein Klassiker der Seefahrtsliteratur – und ein tragischer Held, der sein Schicksal vorausahnte

Von Dr. Frank Ganseuer

So, wie er es sich dichterisch vorgestellt hatte, sollte es nicht kommen. Vier Wochen nach dem Untergang seines Schiffes, des Kleinen Kreuzers *SMS Wiesbaden*, in der Skagerrak-Schlacht wurde der Matrose Johann Wilhelm Kinau, der sich als Schriftsteller das Pseudonym Gorch Fock gegeben hatte, am 1. Juli 1916 an der westschwedischen Schäreninsel Trolleskären angetrieben.

Von Fischern geborgen, wurde er tags darauf auf der unbewohnten Schäreninsel Stensholmen bestattet, zusammen mit anderen toten Kameraden der großen deutsch-englischen Seeschlacht, die die See wieder hergegeben hatte.

Am 22. August 1880 in eine Finkenwerder Fischerfamilie geboren, hatte Gorch Fock den Seemannstod immer wieder in seinen Erzählungen, Gedichten und Theaterstücken zum Thema gemacht. Zumal der Tod auf See in der Welt, aus der er stammte, allgegenwärtig war, „aufgerichtet an den Wanten" stand, wie er schrieb.

Nordsee als Fixpunkt

Die Fischerei unter Segeln war eine Welt von harter Arbeit, aber auch abnehmender Erträge, gegen die Konkurrenz der Fischdampfer, auf immer wagemutigeren Fahrten mit den Elb-Ewern tief in die Nordsee hinein. In den drei Jahrzehnten ab 1880 gingen über 100 Ewer in der „Mordsee" verloren, auch Großvater und Onkel Johann Kinaus waren im Seegebiet vor dem Skagerrak mit ihrem Ewer geblieben.

Er selbst war nicht seefest genug, in die Fußstapfen seines Vaters zu treten, der ihn daraufhin in die Kaufmannslehre gibt. Ein Lebenstrauma, aufgearbeitet in nächtlichem oder frühmorgendlichem literarischem Schaffen außerhalb der Kontorstunden, Texte von der See, von Seefahrern und Seehelden, in Hoch- wie Niederdeutsch.

NAMENSGEBER: Das Segelschulschiff *Gorch Fock* der Kriegsmarine, Stapellauf 1933, ist nach Ende des Zweiten Weltkrieges als *Tovarischtsch* in sowjetischen Besitz übergegangen und liegt seit 2003 seeuntüchtig im Hafen von Stralsund Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

1912, Johann Kinau war mittlerweile Buchhalter bei der HAPAG in Hamburg, erschien sein Bestseller, der Roman *Seefahrt ist not!* Es ist die Geschichte des Klaus Mewes, Finkerwerder Fischer, der mit seinem Ewer vor dem Skagerrak im Sturm untergeht, und die seines Sohnes, der als einer der „verwegensten und mutigsten Seefischer“ mit eigenem Kutter der See weiter trotzen wird.

Seefahrt ist not!

Eine atmosphärisch dichte Schilderung des gefahrvollen Alltags der Segel-Fischerei am Ende des 19. Jahrhunderts, der dramatischen Auseinandersetzung des seefahrenden Menschen mit der Gewalt der Elemente, aber auch ein romantisch-elegischer Blick auf eine Epoche, die zum Zeitpunkt der Roman-Veröffentlichung längst versunken war.

Mit Beginn des Ersten Weltkriegs stieg auch Gorch Fock in die gleichermaßen inflationäre wie einträgliche Produktion von Kriegslyrik ein, *Plattdeutsche Kriegsgedichte* in der hurrapatriotischen Manier vieler seiner Dichterkollegen („Lot krein de Krein: uns Flagg blifft weihn!“). Im Dezember meldete er sich zu den Fahnen. Einberufung Ende März 1915, ab 1. April Rekrut des 1. Hanseatischen Infanterie-Regiments Bremen Nr. 75 in Bremen-Neustadt, Mitte Juli Brandenburgisches Reserve-Infanterie-Regiment Nr. 207, Teilnahme an den Kämpfen in Russland, Serbien und ab Februar 1916 an der Westfront, vor Verdun.

Auf eigenen Wunsch und der Fürsprache unter anderem des Hamburger Reeders Albert Ballin wurde er im April zur Marine versetzt, als Matrose auf den Kleinen Kreuzer *SMS Wiesbaden*. Gefechtsstationen: nachts vorderer Artillerieleitstand, tagsüber Ausguck im Fockmast, im „Krähennest“.

Nach drei Einsätzen in der Nordsee kam dann die letzte Fahrt, dokumentiert in seinem Bordtagebuch, das sich neben weiteren persönlichen Utensilien, die der Matrose Kinau, tot in seiner Schwimmweste treibend, bei sich führte, erhalten hat und das für die Veröffentlichung 1934 von seinem Bruder Jakob bearbeitet herausgegeben wurde.

Noch vor dem Hauptgefecht der Flotten erhielt *Wiesbaden* einen schweren Treffer in die Maschinenanlage, blieb manövrierunfähig liegen und trieb zwischen den Linien im Feuer der britischen Schiffe. „Ein Scheibenschießen nach sehr bequemem Ziel“, schrieb Jakob Kinau später.

Der Oberheizer Hugo Zenne war das einzige Besatzungsmitglied, das den Untergang der *Wiesbaden* überlebte. Zenne hat dazu mehrere Berichte geliefert, 1917 auch in Buchform, den ersten wenige Tage nach seiner Rettung gegenüber dem deutschen Marineattaché in Norwegen. Während in diesem Bericht und im Buch der Name Gorch Fock nicht erwähnt ist – Jakob Kinau wusste 1934 sogar davon, dass sich Zenne an einen Schriftsteller Gorch Fock als Besatzungsmitglied der *Wiesbaden* gar nicht habe erinnern können – findet sich in einem im Deutschen Marinemuseum aufbewahrten, undatierten Maschinenschrift-Bericht *Der Kampf der Wiesbaden* dann auch der Dichter.

Kampf der *Wiesbaden*

„In der kleinen Gruppe Überlebender sah ich den Obermatrosen Schuster, mit dem ich befreundet war. Er stammte aus meiner Heimat. Schuster war mit einem Offizier und dem Obermatrosen (Matrose) Gorch Fock im Krähennest gewesen. Gorch Fock war uns allen lieb. Wir wussten, dass er ein großer Schriftsteller war, den wir deshalb besonders schätzten, weil er viel aus dem Leben zur See schrieb. Ich sagte zu Schuster: ‚Wo



UNVERGÄNGLICH: Fotografie von Gorch Fock als Matrose des Kleinen Kreuzers *Wiesbaden*. Ursprünglich war er darauf mit seinem Bruder Rudolf Kinau zu sehen, aber nur dieser Ausschnitt ist bekannt geworden
Foto: picture-alliance/dpa

DÜSTERE VORAHNUNGEN „Ich seh’ nur den Tod!“

Dienstag, 30. Mai 1916: „Kohlen“ in Wilhelmshaven, 150 Tonnen. „Um 4 Uhr raus. (…) Um 6 Uhr ankern wir auf Schilligreede.“ Das Gedicht ‚Der Heizer‘ wird in die Kladde geschrieben, mit düsteren Vorahnungen: „Ich seh nur den Tod!/Ihm blick’ ich ins Auge!/Ich bin ihm gewiß!/Ich kann nicht entrinnen,/das weiß er wie ich!“ – 31. Mai, Mitternacht: Wecken. „Fahren dem Nordwestwind entgegen.“ (…) 4 Uhr Leitstand. 5 Uhr Krähennest bis 8 Uhr. (…) Die blaugrüne See, der grüne Schaum. Der letzte Schornstein wird rot, es geht nach Norwegen auf Kaperkrieg. Nichts zu sehen als unsre Kriegsfahrzeuge.“
Dann der letzte Eintrag: „Bedeckter Heben (Himmel), strichweise Regen, einmal Sonnenflecke auf der See, leichter Schaum. Nach Helgoland W, dann N. – Kein Land wieder 165 m.“

Auszüge aus dem Bordtagebuch von Gorch Fock

FAHRT INS VERDERBEN: Der Kleine Kreuzer *Wiesbaden* wurde in der Skagerrak-Schlacht durch Artillerietreffer britischer Schlachtkreuzer schwer beschädigt und sank am 1. Juni 1916 gegen 2:45 Uhr. 589 Tote waren zu beklagen, unter ihnen der Dichter

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

hast du unseren Dichter gelassen?' Schuster antwortete: ‚Er ist mit mir aus dem Krähennest heruntergestiegen. Aber wo er dann abgeblieben ist, das weiß ich nicht. Wir haben schweres Feuer bekommen, als wir unten waren."

Posthume Inszenierung

War bei Zenne die Erinnerung an den Dichter zurückgekehrt? Oder war sie hier – der erste Bericht erwähnt allein den Obermatrosen Schuster – um den berühmtesten Gefallenen der *Wiesbaden* erweitert worden?

Dies ist nicht bekannt, ebenso wenig, wie Gorch Fock zu Tode kam. Denn die Geschichte, die Jakob Kinau erzählte, der Bruder sei nach dem mutmaßlichen Torpedotreffer, der die *Wiesbaden* „aufgerissen" und auch die Masten zum Einsturz gebracht habe, mitsamt Mast und Krähennest „in die See geschleudert" worden, scheint eher eine dramatische Inszenierung eines Heldentodes zu sein.

Zenne hingegen berichtet durchgängig, dass auch nach dem Torpedotreffer die Masten der Wiesbaden noch standen, bis zu ihrem Untergang am frühen Morgen des 1. Juni: „Nun versank unser Schiff, die Wiesbaden, vor unseren Augen. Ihre Masten waren bis zuletzt über Wasser, unsere Kriegsflagge, die an der Gaffel wehte, versank langsam in den Wellen."



Vielleicht war Gorch Fock auch, wie viele seiner verzweifelten Kameraden – 30 bis 50 Mann hat Zenne im Wasser treiben gesehen – „in dem Augenblick, in dem unsere Flotte zum zweiten Male auf uns zukam, in der Hoffnung, aufgefischt zu werden, ins Wasser gesprungen". Auf den drei Flößen mit den letzten 22 Überlebenden, unter denen sich auch Zenne befand, war er jedenfalls nicht mehr. Der Oberheizer wurde als Einziger nach 40 Stunden vom norwegischen Dampfer *Willy* gerettet. So senkte sich bereits in den ersten Berichten von Johann Kinaus Tod mythisches Gewölk über die Gestalt des Dichters – wie auch über die gesamte Hochseeflotte, denn nicht diese, so der Marinehistoriker Michael Salewski, „kehrte in den Heimathafen zurück, sondern deren Mythos". Der Kaiser selbst hatte dazu am 5. Juni 1916 in Wilhelmshaven vor den Besatzungen der zurückgekehrten Schiffe den Ton gesetzt: „Die englische Flotte wurde geschlagen! Der erste gewaltige Hammerschlag ist getan, der Nimbus der englischen Weltherrschaft herabgerissen, die Tradition von Trafalgar in Fetzen gerissen."

Gorch Fock als Marke

Und bald darauf wurden auch die Mythen von Schlacht und Dichter miteinander verknüpft: Wie in dem 1921 vom Leiter des Marinearchivs, Vizeadmiral Eberhard von Mantey, herausgegebenen Band *Auf See unbesiegt. Erlebnisse im Seekrieg, erzählt von Mitkämpfern*, in dem er den ersten Bericht Zennes mit einem Zusatz des Herausgebers um Gorch Fock komplettierte, der auch mit *SMS Wiesbaden* untergegangen sei: „Im Skagerrak, wo auch sein Großvater und Onkel geblieben sind, ist er den Seemanns-, Soldaten- und Heldentod gestorben, im Kampf gegen England, für sein heiß geliebtes Vaterland." So hatte die Seeschlacht, neben dem „Sieger



DIE RICHTIGEN WORTE: Rudolf Kinau (Mitte) hielt am 23. August 1958 auf der Hamburger Werft Blom & Voss anlässlich der Taufe des Segelschulschiffs *Gorch Fock* eine Rede auf Plattdeutsch. Neben Kinau der erste Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Friedrich Ruge (1894–1985)

Foto: picture-alliance/dpa

LITERATURTIPP

Schütt, Rüdiger: *Seefahrt ist not! Gorch Fock – Die Biographie.* Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt 2016

AUSGEWÄHLTE WERKE

1905: *Goethe und Finkenwärder.* In: *General-Anzeiger* für Hamburg-Altona
1910: *Schullengrieper und Tungenknieper. Finkenwärder Fischer- und Seegeschichten*
1911: *Doggerbank*. Einakter
Hein Godenwind de Admirol von Moskitonien: *Eine deftige Hamburger Geschichte*
1912: *Seefahrt ist not!* Roman
1913: *Hamborger Janmooten. Een lustig Book*
1914: *Cili Cohrs.* Einakter
Plattdeutsche Kriegsgedichte
Fahrensleute. Neue Seegeschichten

vom Skagerrak", Vizeadmiral Reinhard Scheer, noch einen zweiten Helden hervorgebracht: des Admirals treuen, heldenhaft gefallenen Matrosen Gorch Fock.

Und Admiral Erich Raeder, Chef der Marineleitung, sah ihn in seiner Rede zur Taufe des Segelschulschiffes *Gorch Fock* der Reichs- und späteren Kriegsmarine am 3. Mai 1933 nicht nur als Künder „deutscher Seegeltung", sondern auch sterben wie Klaus Mewes, mit Focks eigenen Worten aus *Seefahrt ist not!*: „Groß und königlich, wie er gelebt hatte, starb er, als ein tapferer Held, der weiß, dass er zu seines Gottes Freude gelebt hat und dass er zu den Helden kommen wird."

Helden-Mythos

Im Dritten Reich wurde der Autor unter Ausbeutung derartiger Szenen, seines tragischen Todes und auch – Rüdiger Schütt hat dies in seiner in diesem Jahr erschienenen Gorch-Fock-Biografie gezeigt – durch manipulative Textbearbeitung für die Zwecke des Regimes vereinnahmt. Ebenso in der zweifelhaften Gesellschaft, in die Schiff und Namenspatron mit der Benennung der beiden 1936 und 1937 vom Stapel gelaufenen Schwesterschiffe der *Gorch Fock* nach den „Märtyrern der Bewegung", *Horst Wessel* und *Albert Leo Schlageter*, gerieten.

Das Segelschulschiff der Deutschen Marine, am 23. August 1958 auf den Namen *Gorch Fock* getauft, ist dieser Mythisierung entgangen. Es ist, mit den Worten Rüdiger Schütts, eine eigene „Marke" geworden, als „Botschafterin in Weiß" der Bundesrepublik Deutschland und ihrer Marine auf den Meeren und in den Häfen der Welt. Im Mai dieses Jahres reisten acht Mann der *Gorch Fock*, das Schiff lag derweil in der Werft, unter den Segeln der *Asta* nach Stensholmen – zur Pflege der dortigen Seemannsgräber und, mit weiteren 150 Teilnehmern, zu dem vom Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge gestalteten feierlichen Gedenken an alle Opfer der Seeschlacht auf beiden Seiten. Gorch Fock umweht kein Heldenmythos mehr.

Umso mehr wird der Blick wieder frei auf den Schriftsteller und sein in der deutschen Literatur ganz singuläres maritimes Werk. „Die Gorch Fock trägt stolz und ehrend diesen Namen an seine Verbundenheit zur See." So hat es der Kommandant Nils Brandt auf Stensholmen gesagt. Hier, am Endpunkt von Gorch Focks letzter Fahrt. ⚓

ZWEITER ANLAUF: **Auch die Bundesmarine benannte ihr Segelschulschiff nach dem berühmten Seefahrtdichter. Ein Stich der *Gorch Fock* war auf der Rückseite des 10-D-Mark-Scheins abgebildet**
Foto: picture-alliance/dpa



MEILENSTEIN: **Johann Kinau gelang mit seinem Roman *Seefahrt ist not!* ein großer Wurf. Links eine Ausgabe aus dem Jahre 1939, in der Mitte von 1995 und rechts eine Hörbuchversion von 2008**
Foto: Gabriele Mühlen/Sammlung GSW

Vor 60 Jahren sank *U-Hai*

Tod in der Tiefe

Am 14. September 1966 ging das erste U-Boot der Bundesmarine nahe der Doggerbank in einem Sturm unter. Von der Besatzung überlebte nur ein Mann. Schuld an der Tragödie hatten jedoch nicht die Naturgewalten

Von Alain Felkel

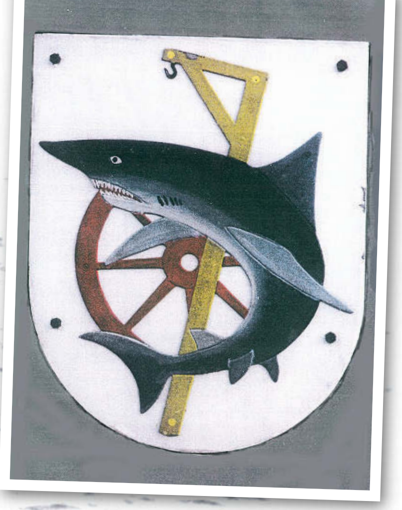
„BEI ÜBERWASSERFAHRT SCHLECHTE SEE-EIGENSCHAFTEN":
So urteilte der Marinehistoriker Erich Gröner in seinem Standardwerk *Die deutschen Kriegsschiffe 1815 bis 1945* über den U-Boot-Typ XXIII, zu dem *U-Hai* der Bundesmarine gehörte

Foto: picture-alliance/dpa

Der Verband bestand aus dem Tender *Lech*, dem Sicherheitsboot *Passat*, dem neu konstruierten U-Boot U 3 sowie den U-Booten *Hai* und *Hecht*, die an jenem verhängnisvollen Tag etwa 138 Seemeilen nordwestlich von Helgoland auf der Doggerbank in schweres Wetter gerieten.

U-Hai marschierte an der Spitze, dahinter der Rest des Geschwaders. Ziel war Aberdeen in Schottland. Doch dort sollte *U-Hai* nicht ankommen. Windböen in Stärke neun peitschten die See auf, fünf Meter hohe Wellen überrollten Schiffe und U-Boote. Diese konnten ihren Kurs nicht mehr halten und drifteten seitwärts ab. Da die See zu stürmisch war, beschloss der Kommandant von *U-Hai*, Oberleutnant zur See Joachim-Peter Wiedersheim, abzutauchen, um mit der Mannschaft ohne Störungen das Abendessen einzunehmen.

In der Tiefe war vom Tosen des Meeres nichts mehr zu spüren. Gegen 17 Uhr ging *U-Hai* auf Tauchfahrt. Die Crew nahm ihr Abendbrot zu sich, anschließend tauchte das U-Boot wieder auf. Eine halbe Stunde kämpfte es sich durch die Wellen. Dann schlug die Maschi-



MARTIALISCH: Das beiderseits am Turm angebrachte Wappen mit Hai, Galgen und Marterrad war das Crew-Abzeichen des ersten Kommandanten, Kapitänleutnant Voß (1958–1960)
Foto: Sammlung Wetzel

BEWEGTE GESCHICHTE: Das U-Boot U 2365 wurde am letzten Kriegstag im Kattegat selbst versenkt und im Juni 1956 von dem Bergungsschiff *John Beckedorf* gehoben Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

nenwache plötzlich Alarm: Wassereinbruch im Maschinenraum! Der Kommandant eilte in den Maschinenraum und überzeugte sich, dass die Wache nicht übertrieben hatte. Wiedersheim nahm aufgrund der eindringenden Wassermassen an, dass das U-Boot leck geschlagen sei.

Er musste blitzschnell eine Entscheidung treffen: Entweder er ging auf Grund und versuchte, das eingedrungene Wasser herauszulenzen, damit der tauchfähige Zustand wiederhergestellt werden konnte – oder er tauchte sofort auf, um seine Mannschaft aus dem Boot zu retten. Wiederheim entschied sich für Letzteres: „Tauchretteralarm! Alle Mann nach oben!“ Sofort herrschte Hektik an Bord. Jetzt ging es um Leben und Tod, zählte jede Sekunde. Die Mannschaft stürmte zu den Tauchrettern und legte sie an, auch Obermaat Peter Silbernagel, der Smutje. In Windeseile streifte er sich das Rettungsgerät über und lief zur Ausstiegsluke.

Plötzlich Alarm!

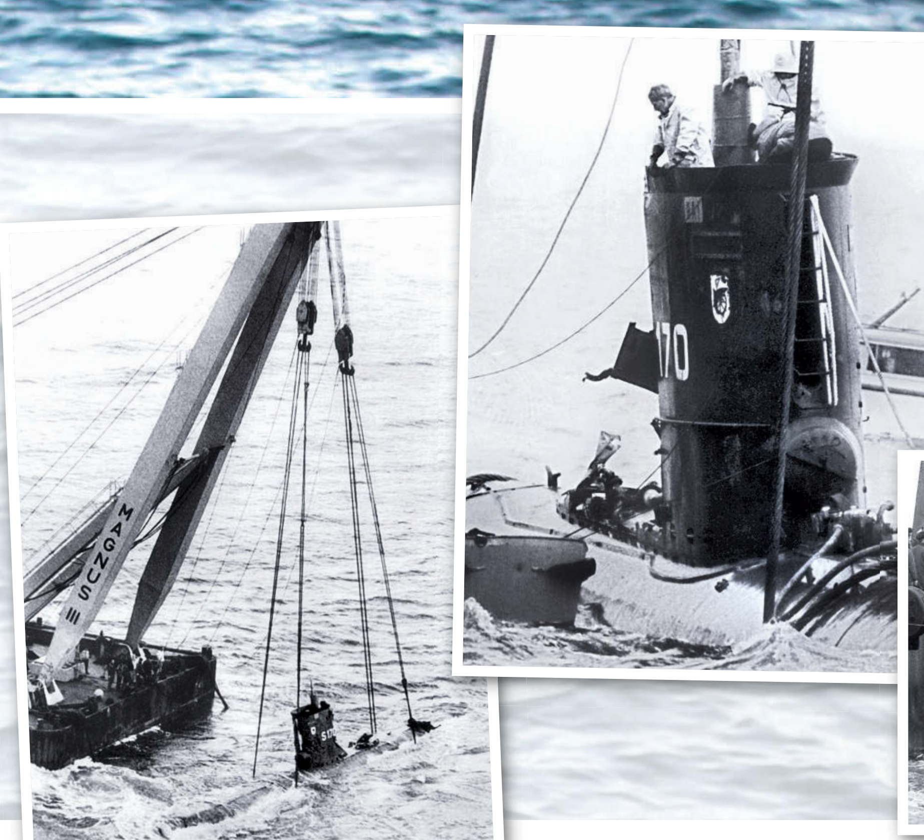
Alles ging rasend schnell, wie Silbernagel später berichtete: „Das Boot wurde hecklastig, drohte zu kentern. Als ich über Lautsprecher den Befehl meines Kommandanten Wiedersheim ‚Alle Mann von Bord!‘ hörte, wusste ich, dass wir sinken würden. Ich lief

ERSTES BUNDESMARINE-U-BOOT Aus U 2365 wird *U-Hai*

U 2365 der Kriegsmarine gehörte zu den U-Booten vom Typ XXIII, die eine neue U-Boot-Generation verkörperten. Im Gegensatz zu ihren Vorgängern – lediglich Tauchboote –, waren sie die ersten wirklichen Unterseeboote und fuhren unter Wasser schneller als aufgetaucht. Ermöglicht wurde dies durch neuartige Elektro-Dieselmotoren und den Einbau einer Schnorchel-Anlage, die lange Tauchfahrten erst ermöglichte. Anfang 1945 in Dienst gestellt, ist U 2365 am 8. Mai unweit der Kattegat-Insel Anholt von seinem Kommandanten versenkt und 1956 nahezu unversehrt gehoben worden. Ein Jahr später nahm es als *U-Hai* (S 170) nach Umrüstarbeiten in Höhe von 2,5 Millionen D-Mark seinen Dienst als erstes U-Boot der Bundesmarine neu auf. 1963 erfolgte der Umbau, bei dem der ehemalige Dieselabluftschacht verflanscht und die neue, verhängnisvolle Zuluftschaltung montiert wurde.



KEINE EINSÄTZE: U 2365 war erst am 2. März 1945 in Dienst gestellt worden und gehörte zur 4. U-Flottille
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst





ZU SPÄT: **Rettungseinheiten konnten nur noch einige Tote aus dem Wasser bergen und mit Sonar die Unglücksstelle orten, wo das Wrack lag. Eine Woche später wurde das U-Boot mithilfe des Bergekrans Magnus III aus 46 Meter Tiefe geborgen und nach Emden gebracht**

Fotos: picture-alliance/dpa

zur Ausstiegsluke im Turm des Boots. Vor mir sprangen Kameraden ins Wasser, ich hinterher – als Letzter. Nach mir kam keiner mehr raus.“ Silbernagel hatte großes Glück. Kaum war er ins Wasser gesprungen, lief *U-Hai* in Sekundenschnelle mit Wasser voll. Dies bedeutete das Todesurteil für sechs von Silbernagels Kameraden, die noch verzweifelt versuchten, an Deck zu gelangen.

Das Boot läuft voll

Durch die eindringenden Wassermassen fiel das U-Boot vollends über das Heck ab. Sekunden lang reckte es seinen Bug über Wasser, dann sank es wie ein Stein auf den 46 Meter tiefen Meeresgrund hinunter. Die Männer im Innern hatten trotz Tauchretter keine Chance. Keinem gelang es, das Boot zu verlassen, alle ertranken.

Wie spätere Filmaufnahmen von der Bergung des Wracks zeigen, blieb die Borduhr beim Aufprall des U-Boots auf dem Meeresgrund stehen. Das Ziffernblatt zeigte 17:47 Uhr Zulu (18.47 Uhr MEZ). Die Lebensuhr von *U-Hai* war abgelaufen.

Über dem Wrack des gesunkenen U-Bootes kämpfte der Rest der Mannschaft im eisigen Wasser ums nackte Überleben. Hochgetragen von Wellenkämmen, hineingesogen in gigantische Wellentäler, wurden sie durcheinandergewirbelt, um im nächsten Moment wieder zusammengeschleudert zu werden. Trotzdem gelang es einer Gruppe von fünf Männern, darunter Peter Silbernagel, sich mit Gurten und Leinen zusammenzuknoten. Ihre einzige Hoffnung blieb der Tender *Lech*, doch der war außer Sichtweite. Hinzu kam, dass der Verbandskommandant nichts von der Katastrophe ahnte.

In der Eile war dem Funker von *U-Hai* keine Zeit mehr geblieben, einen Notruf abzusetzen. Zum Unglück der U-Boot-Männer befanden sich keine Signalmittel in den Westen der Tauchretter, um auf sich aufmerksam zu machen. Zudem brach die Dämmerung ein.

Allmählich wurde Silbernagel und seinen Kameraden klar, dass sie auf sich allein gestellt waren. Nach und nach erlosch der letzte Funken Hoffnung. Drei bis vier Stunden hielten die meisten in der stürmischen See aus. Dann wurde es ruhig. Zu ruhig, befand Peter Silbernagel: „Nach vier Stunden merkte ich, dass die anderen tot waren. Da wurde mir unheimlich und ich habe mich losgemacht, um davonzuschwimmen.“ Entkräftet versuchte der einzige Überlebende von *U-Hai*, sich über Wasser zu halten. Noch immer gab er die Hoffnung nicht auf, dass man nach ihm suchte.

> „Vor mir sprangen Kameraden ins Wasser, ich hinterher – als Letzter. Nach mir kam keiner mehr raus“
>
> Der gerettete Smutje Peter Silbernagel

SCHWERE ERINNERUNGEN: **Peter Silbernagel (gestorben 2013) mit seiner Mutter Liesl, Schwester Ruth und Vater Otto zehn Tage nach dem Unglück in seinem Elternhaus in Karlsruhe** Foto: picture-alliance/dpa

U-Boot ist kein Kindergarten

Gegen 22:30 Uhr erging vom Tender *Lech* Meldung an das Marineoberkommando in Glücksburg, dass keine Funkverbindung mehr mit dem gesunkenen Unglücksboot bestünde. Das Marineoberkommando maß diesem Umstand keine dramatische Bedeutung bei.

Ein Marineoffizier brachte auf den Punkt, was alle dachten: „Ein U-Boot ist kein Kindergarten.“ Überwassermärsche durch stürmische See gehörten zum täglichen Brot des U-Boot-Fahrers. Dass *U-Hai* gesunken sein



DIE TOTEN VON *U-HAI*: „Wo beginnt menschliches Versagen?“, fragte das Nachrichtenmagazin *Der Spiegel* in Ausgabe 42/1966. Das Unglück erschütterte die noch junge Bundesmarine schwer Foto: picture-alliance/dpa

könnte, war unvorstellbar. Das Marineoberkommando vermutete eher, dass durch einen Antennenschaden am *Hai* die Funkverbindung abgebrochen war.

Rettender Fischtrawler

Dennoch setzte es vorsichtshalber den bei Helgoland liegenden Zerstörer *Bayern* in Marsch. Die *Bayern* lief am 15. September gegen 1 Uhr aus. Auch zwei Marineflieger vom Typ „Albatros“ starteten gegen 3:44 Uhr von Kiel-Holtenau aus, um das vermisste Unterseeboot zu suchen.

Von alledem ahnte Peter Silbernagel nichts. Noch immer trieb er in der Nordsee. Seit dem Untergang des *Hai* waren mehrere Stunden vergangen. Der Obermaat war am Ende. Die Temperatur des Wassers betrug zwölf Grad. Seine Kräfte schwanden, unerträglicher Durst plagte ihn. Zudem hatte er ein anderes Problem: Seit dem frühen Morgen umflatterten ihn Schwärme von Raubmöwen. Geduldig warteten sie darauf, dass er starb. Unbarmherzig hatten sie schon einen toten Kameraden Silbernagels zuvor zerfleischt, ihm Lippen und Ohren zerhackt sowie Augen und Nase ausgepickt. Der Tote war so entstellt, dass man sein Gesicht später hinter einer Gesichtsmaske verbarg, um ihn würdig zu bestatten.

Silbernagel drohte dasselbe Schicksal. Immer tiefer kreisten die Möwen über ihm, immer greller bohrte sich ihr aufgeregtes Kreischen wie ein Tinnitus in seine Ohren. Aber der Obermaat hatte großes Glück. Er entging den Aasgeiern der Meere. Durch das Möwengeschrei aufmerksam geworden, hielt ein britischer Fischtrawler, die *St. Martin*, auf ihn zu und zog ihn aus dem Wasser. Fast 14 Stunden lang war Silbernagel in der Nordsee getrieben. Wie durch ein Wunder hatte er überlebt.

Um 7:32 Uhr MEZ funkte Ernest Peek, der Kapitän des britischen Fischtrawlers: „Habe Überlebenden des deutschen U-Bootes S 170 auf 55.05 nördlicher Breite und 04.25 östlicher Länge geborgen.“ Endlich erfuhr das Marineoberkommando in Glücksburg das volle Ausmaß der Katastrophe – zu spät … Die ausfahrenden Rettungseinheiten konnten nur noch einige Tote aus dem Wasser bergen und mit Sonar die Unglücksstelle orten, wo das Wrack lag. Nur eine Woche später wurde das U-Boot mithilfe des Bergekrans Magnus III aus 46 Meter Tiefe geborgen und nach Emden gebracht.

Staatsanwalt ermittelt

Der Untergang von U-Hai war ein schwerer Schlag für die Bundesmarine. Die Staatsanwaltschaft ermittelte vier Monate lang wegen fahrlässiger Tötung. Die Havarie-Kommission der Bundesmarine rekonstruierte den Unfallhergang mithilfe von Peter Silbernagel an Bord von U-Hai, um die Ursache des Unglücks zu ermitteln.

Das amtliche, 600 Seiten starke Gutachten der Havariekommission der Bundesmarine vom 23. Dezember 1966 kam zu folgendem Schluss: „Die Katastrophe wurde vermutlich dadurch eingeleitet, dass über den in halber Turmhöhe liegenden Luftabnahmestutzen des eingefahrenen Schnorchels so viel Wasser in die Maschinenraumbilge eintreten konnte, dass der Restauftrieb des Bootes noch weiter vermindert wurde und eine Achterlastigkeit eintrat.“

Damit wurde festgestellt, dass die Schnorchelanlage die Katastrophe verursacht hatte und eine Fehlkonstruktion war. Seit der Verflanschung des früheren Diesel-Zuluftmastes 1963 wurde in den Booten *U-Hai* und *U-Hecht* die Zuluft für den Dieselraum durch den Schnorchelschacht ins Bootsinnere geleitet. Bei ausgefahrenem Schnorchel war dies kein Problem, da eine Profildichtung die Öffnung des Schnorchelschachts über Deck abschloss. Bei eingefahrenem Schnorchel dagegen konnte während einer Überwasserfahrt aus dem oben offenen

> **„Nach vier Stunden merkte ich, dass die anderen tot waren. Da wurde mir unheimlich und ich habe mich losgemacht, um davonzuschwimmen.“**
>
> Obermaat Peter Silbernagel

DAS NASSE GRAB U-Boot-Unglücke nach 1945

- Am 9. April 1963 zerbrach die *USS Thresher* bei einem Tieftauchversuch in sechs Teile.
- Am 8. März 1968 kam es an Bord des sowjetischen U-Boots K 129 zu einer Explosion, worauf das U-Boot sank, 98 Mannschaftsmitglieder fanden dabei den Tod.
- Im Mai 1968 verschwand die atomgetriebene *USS Scorpion* bei einer Fahrt von Gibraltar nach Norfolkinsel nahe der Azoren, vermutlich war ein unkontrolliert losgelaufener Torpedo die Ursache des Unglücks.
- Am 12. August 2000 sank das russische U-Boot *Kursk* nach mehreren Torpedo-Explosionen, wobei 118 Mann seiner Besatzung den Tod fanden.

KEINE ZWEIFEL: **Techniker untersuchten auf einer Werft in Emden das geborgene Wrack. Das daraufhin angefertigte amtliche Gutachten der Havariekommission der Bundesmarine vom 23. Dezember 1966 kam zu einem eindeutigen Ergebnis** Foto: picture-alliance/dpa

Schacht direkt über die Schnellschussklappe und das Dieselluft-Fußventil Luft aufgenommen werden – und auch Wasser.

War dieser Umstand bei glatter See noch tolerabel, wurde das eindringende Wasser zur tödlichen Gefahr bei schwerer See. Denn zu allem Unglück befand sich der Luftabnahmestutzen des Schnorchelschachts seit dem Umbau nur noch in 79 Zentimeter Höhe über Deck, statt – wie früher – in 2,90 Meter Höhe. Dies hatte zur Folge, dass die Schnorchelanlage bei schwerem Wetter viel Wasser zog, das so unbemerkt in die Bilge eindringen konnte.

Darüber hinaus vermuteten die Gutachter auch, dass die Tauchzellen von *U-Hai* infolge der Schlingerbewegungen nicht mehr voll ausgeblasen waren. Stimmte diese Annahme, dann hatte sich nach unbemerkter Wasseraufnahme durch den Schnorchelschacht der Auftrieb des Unglücksbootes so stark vermindert, dass es wesentlich tiefer als sonst im Wasser lag. Dann unterschnitt *U-Hai* so gefährlich, dass es mit Wasser volllief, über Heck kippte und wie ein Stein absackte.



TRAURIGE PFLICHT: **Besatzungsmitglieder des Zerstörers *Bayern* bringen am 16. September 1966 in Wilhelmshaven einen der sechs geborgenen toten Seeleute von Bord** Foto: picture-alliance/dpa

Dieses Phänomen des Unterschneidens gerade besonders kleiner U-Boote war nicht neu. *U-Hai* und *U-Hecht* waren, wie oben bereits erwähnt, ehemalige Kriegsmarine-Boote der Klasse XXIII, die noch in den letzten Kriegsjahren in Dienst gestellt worden waren. Bei Tauchunfällen in den Jahren 1944 bis 1946 waren unter ähnlichen Umständen wie bei *U-Hai* drei Boote derselben Klasse verloren gegangen.

Außerdienststellung

Somit bestätigte sich, was einst der renommierte Marinehistoriker Erich Gröner in seinem Standardwerk *Die deutschen Kriegsschiffe 1815 bis 1945* über Typ XXIII schrieb: „Bei Überwasserfahrt schlechte See-Eigenschaften." Offensichtlich kamen die Gutachter der Bundesmarine zum gleichen Schluss. *U-Hai* wurde am 24. September 1966 offiziell außer Dienst gestellt und verschrottet. Dasselbe Schicksal ereilte nur zwei Jahre später *U-Hecht*. ⚓

REGIONALGRUPPE HAMBURG

Besuch in der Weltstadt

Sie zeigen, was sie können: Kadetten posieren in der Takelage des mexikanischen Segelschulschiffes *Cuautemoc*
Foto: Carlos Gorraez

Das Segelschulschiff *Cuautemoc* der mexikanischen Marine besuchte vom 17. bis 22. Juni 2016 Hamburg. Fregattenkapitän Carlos Gorraez, der mehr als zwei Jahre auf diesem Schiff als Segeloffizier gefahren und Absolvent des Admiralstabslehrgangs 2015/16 an der Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg war, hat diese Aufnahme als Andenken für seine Betreuung durch die Hamburger Regionalgruppe der DGSM beim Einlaufen des Schiffes gemacht.



NEUE VORTRAGSSAISON

In der neuen Vortragssaison hat die Regionalgruppe wieder die volle Unterstützung der Führungsakademie der Bundeswehr für die Durchführung der Vorträge im „Admiral Wellershoff-Gebäude“ erhalten.

13. Oktober Dr. Joachim Krüger: Der große Nordische Krieg/Wrackfund *Prinzessin Hedvig Sophia*

10. November
Günther Georgs: Die Rettung der letzten Focke-Wulf Fw 200 Condor, Einsatz – Verlust – Bergung – Restaurierung

8. Dezember
Professor Dr. Sarah Kirchberger: Zur Entwicklung der chinesischen Marine
Im Anschluss an den Vortrag: Grünkohlessen

12. Januar 2017
Polizeipräsident a.D. Wolfgang Kopitzsch: Wasserschutzpolizei Hamburg. Eine geschichtliche Betrachtung von 1900 bis 1950

9. Februar
Volker Schellhammer: Die Aufgaben der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

9. März
Hans Joachim Körver: Britische Marineaufklärung im Ersten Weltkrieg

13. April
Exkursion, Beginn um 11:00 Uhr in Lübeck: Europäisches Hansemuseum Lübeck
Anschließend Mittagessen in der „Schiffergesellschaft“

11. Mai
Fregattenkapitän Stefan Berger: Menschenführung an Bord von Kriegsschiffen

Alle Vorträge beginnen um 18:00 Uhr in der Führungsakademie der Bundeswehr in Hamburg, Manteuffelstraße 20.

Zu allen Veranstaltungen sind Gäste herzlich willkommen. Näheres zu den einzelnen Vorträgen und Angeboten der Regionalgruppe erfahren Sie von Stephan Karraß: *assistenz-dgsm-hh@onlinehome.de*



REGIONALGRUPPE RÜGEN-STRALSUND

Herzliche Begegnungen mit Marinekameraden



Besuch einer Delegation der DGSM und der Marinekameradschaft Bug beim Veteranenverband der Baltischen Flotte am 28. Juli in Baltijsk. In der Mitte der Kommandant der Korvette *Syb*, rechts von ihm Egbert Lemcke, der Delegationsleiter Foto: DGSM



Das Kleine Raketenschiff Projekt 1234.1 *Syb* (NATO *Nanuschka III*) am 31. Juli im Hafen von Baltijsk Foto: DGSM

Der letzte Sonntag im Juli ist der Tag der Russischen Seekriegsflotte, ein Feiertag für alle Veteranen und aktiven Soldaten der Flotte und ein Volksfest der maritimen Seele Russlands. Dies war der Anlass für die Einladung unserer kleinen Delegation, bestehend zumeist aus Mitgliedern der DGSM und der MK Bug 1992, e.V., durch den Veteranenverband der Baltischen Flotte. Vom 28. Juli bis 1. August konnten wir wahrhaft als Ehrengäste das Umfeld dieser Feierlichkeiten hautnah erleben.

Wir besuchten den Festakt am Ehrenmal der Schnellbootfahrer im Zentrum von Kaliningrad, einst Königsberg, und nahmen auf persönliche Einladung der Generaldirektorin des Museums „Weltozean", Swetlana Siwkowa, an der feierlichen Eröffnungszeremonie einer Sonderausstellung unter dem Titel „Erinnere dich an den Krieg" zu den Operationen der kaiserlichen Flotte vor 200 Jahren teil. Ein exklusiver Museumsbesuch und eine Vielzahl herzlicher Begegnungen mit Bekannten aus gemeinsamer Dienstzeit und langjährigen Freunden füllten die Tage.

Unstrittiger Höhepunkt der Reise jedoch war unser Besuch der Festveranstaltungen in Baltijsk, dem früheren Pillau. An Bord des Begleitschiffs konnten wir die Parade im Seekanal unmittelbar erleben, ein unbeschreibliches Gefühl für uns, die wir vor über 30 Jahren auf dem gleichen Kurs zu gemeinsamen Übungen ausliefen. Es folgten weitere herzliche persönliche Treffen, zum Beispiel mit Admiral Jegorow, der während unserer Dienstzeit als Kommandeur der Raketenschnellboot-Brigade in Świnoujście fungierte.

Egbert Lemcke, Regionalleiter Rügen-Stralsund

STIFTUNG ZUR FÖRDERUNG DER SCHIFFFAHRTS- UND MARINEGESCHICHTE

Preisverleihung

Zum zweiten Mal verlieh am 24. September 2016 die Stiftung zur Förderung der Schifffahrts- und Marinegeschichte ihre Preise. Die Verleihung fand in der Vertretung des Landes Mecklenburg-Vorpommern in Berlin statt. Den ersten Preis erhielt Professor Dr. Michael North für sein Buch „Zwischen Hafen und Horizont: Weltgeschichte der Meere".

Privatdozent Dr. Jens Ruppenthal nahm für seine Untersuchung „Meeresnutzung contra Raubbau. Marine-Ressourcen in deutschen und internationalen Debatten 1950–2000" den zweiten Preis entgegen und Jonas Wenger den dritten Preis für „Deutsches Bürgertum auf Kurs. Die Vergnügungsreise der ‚Augusta Victoria' von 1891". Die DGSM gratuliert herzlich!

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

Einvernehmlich

Die diesjährige Jahreshauptversammlung der DGSM fand vom 16. bis 18. September in Lauenburg an der Elbe statt und war insgesamt von herzlichem Einvernehmen und einem konstruktiven Miteinander geprägt.

Turnusmäßig wurde auf der Mitgliederversammlung am Sonnabend, dem 17. September, der Vorstand neu gewählt. Er setzt sich mit sofortiger Wirkung wie folgt zusammen: Vorsitzender: Lutz Adam; Stellvertretender Vorsitzender: Hendrik Bord; Schatzmeister: Uwe Meyer; Geschäftsführer: Gero Hesse; Schriftführer: Jörg Kiel; Webmasterin: Satu Panzner. Dem bisherigen Geschäftsführer Jürgen Miesler wurde in Würdigung seiner zehnjährigen Amtszeit die Ehrenmitgliedschaft angetragen, die er gern annahm.

Die Jahreshauptversammlung schloss am Sonntag mit einem Besuch des Elbschifffahrtsmuseums, das eine sehenswerte interaktive Ausstellung zur Entwicklung der Elbschifffahrt vom Einbaum bis zum Tankschiff zeigt. Highlight ist zweifellos die deutschlandweit einmalige Sammlung von Antriebstechniken.

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Redaktion:
Dr. Heinrich Walle

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail:
jue.miesler@gmx.net



INNERE WERTE: Auch wenn dieses Modell mit einem reichen Innenleben aufwarten kann, so ist die Basis die verfeinerte Außenhaut des bekannten Revell-Kits

U-Boot Typ IX C im Maßstab 1:72

Modellriese U 505

Plastikmodellbau beschränkt sich meist darauf, die Außenhaut perfekt darzustellen. Doch was, wenn man mehr möchte – zum Beispiel ein Schnittmodell? Wie ein solches Projekt gelingt, zeigen wir anhand des Großmodells U 505 Von Albert Tureczek

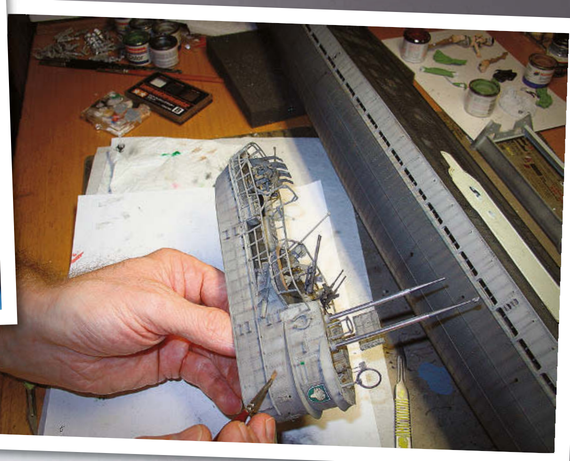
Im Jahr 2003 brachte Revell ein mit Spannung erwartetes deutsches U-Boot des Typs VII C im Maßstab 1:72 auf den Markt. 2013 folgte dann der wesentlich größere Typ IX C. Hierbei handelt es sich um ein ganz bestimmtes Boot mit einer einzigartigen Geschichte: U 505 überlebte den Krieg als das letzte intakte Boot vom Typ IX C. Heute ist es im Museum of Science and Industry in Chicago zu bestaunen. Kaum war das Modell auf dem Markt, tauchten auch schon die ersten Zurüstsätze auf. Heute gibt es eine ganze Palette an tollen Produkten, mit denen man sein Modell aufwerten kann. Am spektakulärsten aber war die Ankündigung von MPM/CMK, das gesamte Innere des Bootes in Resin-Sektionen anzubieten. Ganze acht solcher Bereiche zählt das Programm, die ich auch in meinem U 505 komplett verbauen wollte – ein U-Boot wie ein Schaufenster.

Der Bau des Bootes ist relativ einfach. Somit ist es ein geeignetes Objekt für Einsteiger und Modellbauer mit weniger Erfahrung. Die einzige Schwierigkeit besteht in der Grö-

Fotos: Albert Tureczek



TORPEDOROHRE: Die in den Rohbau des Bootes eingebauten Bugtorpedorohre machen doch was her, so dass der ganze Aufwand nicht umsonst ist



PERFEKT: Und auch das gehört zur überzeugenden Alterung: das Aufhellen von Paneelen mit einem recht trockenen Pinsel



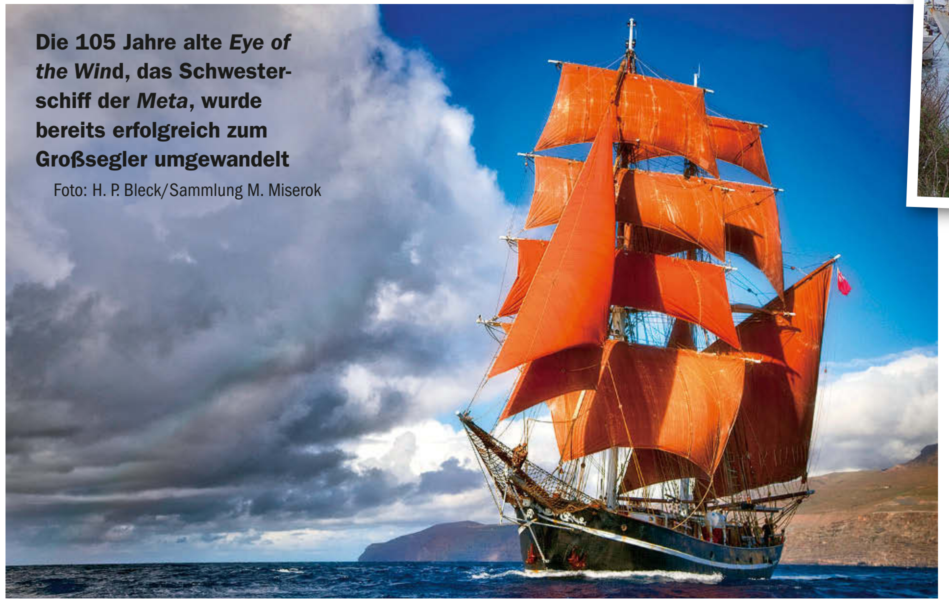
Mehr über U 505 erfahren Sie in Ausgabe 11/2016 von ModellFan, die ab dem 17. Oktober 2016 am Kiosk erhältlich sein wird.

ße des Modells, welche spezielle Anforderungen an den Arbeitsplatz stellt. Außerdem muss man sich wegen der großen Teile hin und wieder ziemlich verrenken und ungewöhnliche Arbeitstechniken verwenden.

Wie Sie aus dem Bausatz einen wahren maritimen Hingucker machen und welche Zurüstteile Sie verwenden können, zeige ich Ihnen in der neusten Ausgabe von *ModellFan*, die ab dem 17. Oktober druckfrisch am Kiosk liegen wird. ⚓

Schwesterschiff der *Eye of the Wind*

Neues Leben für den Schoner *Meta*



Die 105 Jahre alte *Eye of the Wind*, das Schwesterschiff der *Meta*, wurde bereits erfolgreich zum Großsegler umgewandelt Foto: H. P. Bleck/Sammlung M. Miserok



Foto: G. Ferreri/Sammlung M. Miserok

In Trapani auf Sizilien sieht die *Onice* einer Zukunft als Frachtsegler entgegen

Der rostende Rumpf kann über die elegante Linienführung nicht hinwegtäuschen: In der Hafenstadt Trapani im Westen Siziliens liegt der ehemalige Stückguttransporter *Onice*. Das ausgediente Frachtschiff lief im Jahr 1911 bei der legendären Lühring-Werft an der Unterweser unter dem Namen *Meta* vom Stapel. Jetzt will eine Gruppe von Enthusiasten dem einstigen Toppsegelschoner ein neues Kapitel hinzufügen.

Erster Eigner der *Meta* war die Reederei Oltmann aus Brake. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde sie nach Frankreich abgegeben und motorisiert, Marseille ihr Heimathafen. In den 1930er-Jahren erwarb eine Reederei aus Viareggio im Nordwesten der Toskana das Schiff, wo man es 1954 in *Onice* (deutsch: *Onyx*) umbenannte. Fortan wurde es unter wechselnden Eignern von Livorno aus sowie im Liniendienst zwischen Sizilien und der vorgelagerten Insel Pantelleria eingesetzt. Viele Jahre nach ihrer Außerdienststellung soll die *Onice* nun durch eine Projektgruppe aus Deutschland, Österreich und Italien aufwendig restauriert werden.

Am Ende einer auf 24 Monate veranschlagten Umbauphase soll das Schiff als Frachtschiff unter Segeln vollkommen emissionsfrei und CO_2-neutral fair produzierte Güter über die Meere transportieren. Als Mitglied der „Fair Transport Foundation"-Flotte wird sich der unter dem Projektnamen „Brigantes" entstehende Segler ohne Maschinenantrieb fortbewegen.

Neben dem ökologisch nachhaltigen Warentransport sollen zehn Passagiere an Bord Platz finden, die aktiv am traditionellen Segelbetrieb teilnehmen. Das Finanzierungskonzept orientiert sich an den früher weit verbreiteten „Partenreedereien" und sieht 800 Teilhaberanteile zu je 1.000 Euro vor. Dass die Umwandlung vom Auflieger zum stolzen Großsegler gelingen kann, beweist die Geschichte des weitaus berühmteren Schwesterschiffes der *Meta*. Deren Pläne hatten 1911 als Vorlage für den Bau des Gaffelschoners *Friedrich* gedient, der noch im selben Jahr bei Lühring vom Stapel lief. Zunächst in der Frachtschifffahrt eingesetzt, schien das Ende des Schiffes nach mehreren Eignerwechseln, Namensänderungen, einer Strandung und einem Brand im Maschinenraum im Jahr 1970 unausweichlich. Stattdessen riggten englische Segelschiff-Enthusiasten den Rumpf komplett neu auf. Seit 40 Jahren ist der Zweimaster unter seinem neuen Namen *Eye of the Wind* auf den Ozeanen der Welt unterwegs. Bei einer wissenschaftlichen Expeditionsreise stand Seine Königliche Hoheit Prince Charles selbst am Steuer des Rahseglers.

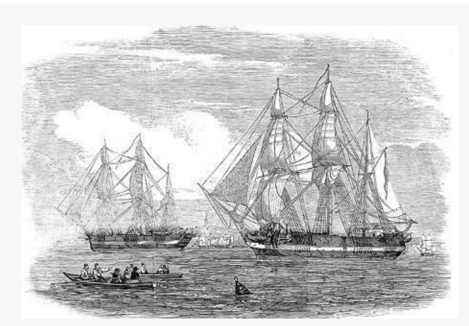
Auch vor der Kamera trotzte die *Eye of the Wind* wilden Stürmen, strandete, brannte aus und sank: In Filmen wie *White Squall – Reißende Strömung* oder *Die Blaue Lagune* und anderen Abenteuerstreifen diente die segelnde Hollywood-Diva als Handlungsschauplatz und Filmkulisse. Als ziviles Segelschulschiff zertifiziert, führt die Brigg heute Segeltörns für Urlaubsgäste durch. Weitere Informationen rund um den schmucken Großsegler gibt es auf www.eyeofthewind.net.

Manuel Miserok

Seit 168 Jahren verschollen

HMS Terror entdeckt

Nach Hinweisen eines Inuit haben kanadische Forscher vor wenigen Wochen das erstaunlich gut erhaltene Wrack der *HMS Terror* aufgespürt. Es liegt auf dem Grund einer Bucht der King-William-Insel in 24 Meter Tiefe; seit fast 170 Jahren galt es als verschollen. Der britische Polarforscher Sir John Franklin war auf der Suche nach der Nordwestpassage am 19. Mai 1845 mit *HMS Erebus*, *HMS Terror* und insgesamt 129 Mann Besatzung in See gestochen. Im dritten Jahr der Expedition konnten die Schiffe nicht mehr vom Eis befreit werden, die Mission war gescheitert. Während das Wrack der *Erebus* 2014 gefunden wurde, blieb die *Terror* noch zwei weitere Jahre unentdeckt. *GSW*



***HMS Erebus* (links) und *HMS Terror* zu Beginn ihrer Expedition 1845** Foto: p-a/Mary Evans

Zehn Jahre Einsatzverband

Erste „Maritime Task Force“


Foto: Detlef Ollesch

Die Fregatte *Augsburg* (F 2121, hinten) und das dänische Schnellboot *Ravnen* (P 560) verließen am 21. September 2006 die vierte Einfahrt in Wilhelmshaven mit Kurs Libanon

Am 21. September 2006 setzte sich von Wilhelmshaven aus eine für heutige Verhältnisse große Seestreitmacht unter dem Kommando des damaligen Flottillenadmirals Andreas Krause in Richtung Mittelmeer in Bewegung: unter anderem die Fregatten *Karlsruhe* und *Mecklenburg-Vorpommern*, die Schnellboote S 74 *Nerz*, S 77 *Dachs*, S 78 *Ozelot* sowie S 80 *Hyäne*, der Einsatzgruppenversorger *Frankfurt am Main* und der Tender *Elbe* sowie die dänische Korvette *Peter Tordenskiold* und die Schnellboote *Glenten* und *Ravnen*. Ziel dieser ersten „Maritime Task Force“ der Vereinten Nationen war das Seegebiet vor dem Libanon, wo der Verband, noch verstärkt durch norwegische, schwedische und niederländische Einheiten, die seeseitigen Grenzen dieses Staates sichern und unter anderem den Waffenschmuggel in das Land unterbinden sollte.

Durch die UN-Resolution 1701 wurde die seit 1978 bestehende UNIFIL-Mission auf bis zu 15.000 „Blauhelme“ erhöht, die nun auch Waffengewalt zur Umsetzung ihres Auftrages einsetzen durften. Die erstmals geschaffene maritime Komponente eines UN-Einsatzes besteht bis heute fort, ebenso deren deutscher Anteil, Letzterer jedoch deutlich verringert und um den Schwerpunkt „Ausbildung der libanesischen Marine“ erweitert. *Detlef Ollesch*

Großseglertreffen an der Emsmündung

Windjammer-Flotte bei der DelfSail

Der niederländische Hafenort Delfzijl verwandelte sich Anfang Juli für einige Tage in eine Pilgerstätte für Liebhaber der traditionellen Seefahrt unter Segeln: Eine beeindruckende Flotte von mehr als einhundert Großseglern und Traditionsschiffen aus aller Welt hatte Kurs auf die Provinz Groningen genommen, um an der diesjährigen DelfSail teilzunehmen. Die jüngste Ausgabe der in unregelmäßigen Abständen stattfindenden Großveranstaltung lockte erneut Hunderttausende maritim interessierter See- und Seh-Leute an die Emsmündung.

Dass die DelfSail längst kein Geheimtipp mehr ist, sondern im Kalender zahlreicher *Shiplover* einen festen Platz einnimmt, liegt auch an ihren prominenten Gästen: Mit der russischen Viermaststahlbark *Kruzenshtern*, dem ebenfalls unter russischer Flagge fahrenden Segelschulschiff *Mir*, dem polnischen Dreimastvollschiff *Dar Młodzie y* sowie den beiden norwegischen Rahseglern *Christian Radich* und *Statsraad Lehmkuhl* trafen sich gewissermaßen die „Big Five“ der Windjammer-Szene zur Paradefahrt vor der Küste.

Neben den segelnden Schönheiten durften die Besucher sich über gleich zwei rotlackierte Oldtimer freuen: das 1875 in Dienst gestellte Feuerschiff *Borkumriff* und das 101 Jahre alte Feuerschiff *Amrumbank/Deutsche Bucht*, das sich aus Emden hinzugesellte. Ein abwechslungsreiches kulturelles Rahmenprogramm an Land begeisterte Besatzungen und Besucher gleichermaßen. *Manuel Miserok*



Foto: Manuel Miserok

Wattensegler neben Windjammer: Viele Wolken und kaum Wind bei der Einlaufparade zur DelfSail; rechts im Bild die Bark *Statsraad Lehmkuhl*

MELDUNGEN

■ Solarantrieb

Es wäre eine Revolution im Schiffbau: der Übergang zum grünen Antrieb. Der Hamburger Ingenieurkonzern DNV GL, ehemals Germanischer Lloyd, entwickelt derzeit das sogenannte Ecoship mit Solarzellen, die den Kohlenmonoxidausstoß eines Schiffes um 40 Prozent senken könnten. Damit würde man den mit dem Projekt „e4ships“ bereits eingeschlagenen Weg konsequent weitergehen, der auf sinkenden Energieverbrauch setzt und von der Bundesregierung finanziert wird.

■ „hit to kill“

Gegen Torpedos waren und sind angegriffene Schiffe meist machtlos. Das kann sich jetzt mit dem neuen Anti-Torpedo-Torpedo ändern, die von dem Bremer Marinetechnikkonzern Atlas in Zusammenarbeit mit thyssenkrupp und der kanadischen Firma Magellan Aerospace seit etwa zehn Jahren entwickelt wird. Die Wunderwaffe, ein Konstrukt aus Sensorik und Sprengkörper mit dem Namen *SeaSpider*, ist knapp zwei Meter lang, hat einen Durchmesser von 21 Zentimetern und soll 2018 einsatzbereit sein.

■ Übung

Seit 5. September üben acht Nationen und die NATO als übergeordnete Organisation das Zusammenwirken der Flotten in der Ostsee. Startschuss für das internationale Großmanöver „Northern Coasts 2016“ war im Hafen von Kopenhagen. Seit 2007 üben multinationale Marineverbände unter der Bezeichnung „Northern Coasts“ in verschiedenen Szenarien den Ernstfall.


Foto: picture-alliance/dpa

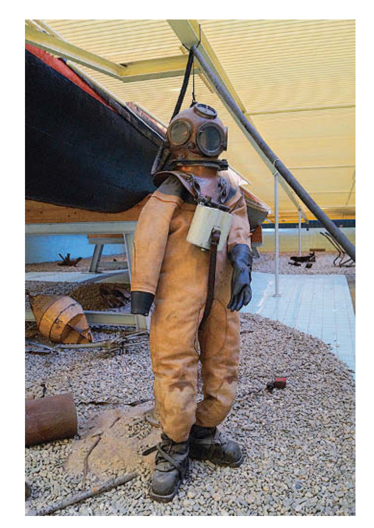
Für das Manöver verließ *Ludwigshafen am Rhein* am 31. August den Marinestützpunkt Warnemünde

Deutsche Binnenschifffahrt in Duisburg

Aalschokker & Co.

Maritime Exponate auf 2.500 Quadratmeter Ausstellungsfläche

Von Detlef Ollesch





AUF DER KIPPE: **Modell einer Schütt-Einrichtung, wie sie seit 1890 beim Kohlenumschlag in Ruhrort verwendet wurde**

ABENTEUERLICH: **Helmtaucher auf dem Beckengrund unterhalb der *Gode Verwachting***



HISTORISCHES SCHMANKERL: **Skûtsje *Gode Verwachting*, 15,86 Meter lang und 3,37 Meter breit. Ein friesischer Binnenschiffstyp, wie er auch auf dem Rhein häufig anzutreffen war**

Die an der Mündung der Ruhr in den Rhein gelegene Stadt Duisburg verfügt bekanntermaßen über den mit 740 Hektar Fläche und 21 Hafenbecken größten Binnenhafen Europas. Da verwundert es kaum, dass sich im Stadtteil Ruhrort auch das größte deutsche Binnenschifffahrtsmuseum befindet. Seit 1997 ist es im dortigen Hallenbad angesiedelt, das 1908 bis 1910 als Jugendstilbau entstand, und es kann auf Vorgänger-Institutionen zurückblicken, die bis in die 1920er-Jahre zurückreichen.

Dass dieses Museum in einem Gebäude untergebracht ist, das schon während seiner originären Nutzung dem Thema „Wasser“ auf das engste verbunden war, ist an sich schon interessant. Die beiden ehemaligen Schwimmbecken wurden dabei geschickt in die Präsentation der beiden größten Exponate im Innern des Museums einbezogen:

Das Skûtsje *Gode Verwachting*, 1913 im niederländischen Warga gebaut, wurde so in eines der Becken gesetzt, dass sich seine Wasserlinie in etwa auf der Höhe der früheren Wasseroberfläche befindet. Mit aufgestelltem Mast und gehissten Segeln benötigt das Tjalk-ähnliche Binnenschiff, das in seinem ersten Leben bis zu 28 Tonnen Dünger und landwirtschaftliche Produkte pro Fahrt transportiert hat und später als Sportboot unterwegs war, die volle Höhe der dreigeschossigen Schwimmhalle. Von unten kann man zusätzlich seinen platten Rumpf betrachten, der über dem Schrott auf dem Grund eines nachempfundenen Hafenbeckens zu schweben scheint. Die Schwimmbecken waren ursprünglich nach Geschlechtern getrennt, und das zweite davon füllt *Hermann* aus, die Nachbildung eines moderneren Binnenschiffes mit wesentlichen Elementen eines solchen Wasserfahrzeugs – nicht historisch, sondern pädagogisch wertvoll, was das Heranführen von Grundschulkindern an das Thema „Schifffahrt“ betrifft.

Seltene Sehenswürdigkeiten

Nicht unbedingt hübsch, aber dafür wiederum von historischem Wert ist der auf dem Außengelände stehende *Bilgenentöler II*. In den 1930er-Jahren wurde er als Aalschokker *Helene* gebaut, bis 1954 dauerte dann sein Einsatz als Fischereifahrzeug und anschließend baute man ihn zum ersten Bilgenentöler auf dem Rhein um – und damit zu einem Pionier des maritimen Umweltschutzes.

Zur Darstellung der Geschichte der deutschen Binnenschifffahrt präsentiert das Museum neben den genannten Booten auf zirka 2.500 Quadratmetern Ausstellungsfläche zahlreiche Original-Exponate. Sie reichen von den Resten eines Einbaums über Schiffbauer-Werkzeuge und Schleusenschilder aus preußischer Zeit bis hin zur Helmtaucher-Ausrüstung und zu Dampf- und Dieselantriebsmaschinen sowie Schiffsgetrieben. Was im Original zu groß oder nicht mehr erhalten ist, wird in Form von Modellen gezeigt, ergänzt durch Grafiken und Dokumente sowie interaktive elektronische Darstellungen. Die Themen reichen vom Wasserbau und der Fischerei über den Schiffbau von der Steinzeit bis in die Gegenwart, den Transport auf den Binnenwasserwegen bis hin zu Frachtumschlag und Hafenbetrieb. Auch das Arbeits- und Familienleben der Menschen, die in diesen Berufsfeldern ihr Brot verdienten, kommt nicht zu kurz.

Zum Ruf des Museums als größtes seiner Art in Deutschland trägt auch seine Außenstelle mit mehreren großen Schiffseinheiten bei, deren Beschreibung aus Platzgründen einer gesonderten Vorstellung vorbehalten bleibt. ⚓

INFO

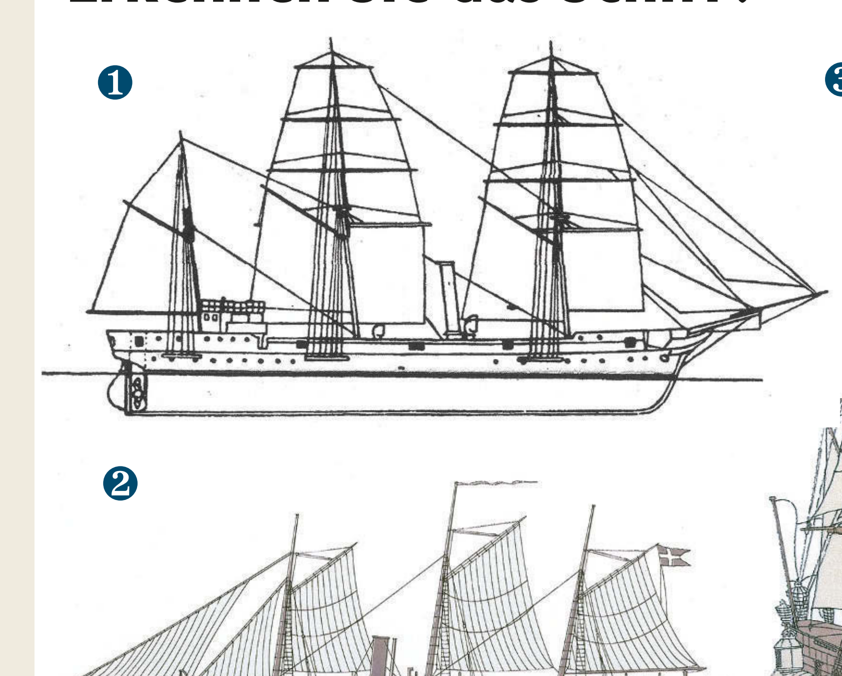
Anschrift
Apostelstraße 84, 47119 Duisburg,
Tel. 0203 80889-40, Fax 0203 80889-22

Internet
www.binnenschifffahrtsmuseum.de,
service@binnenschifffahrtsmuseum.de

Öffnungszeiten
Di–So 10–17 Uhr

Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?





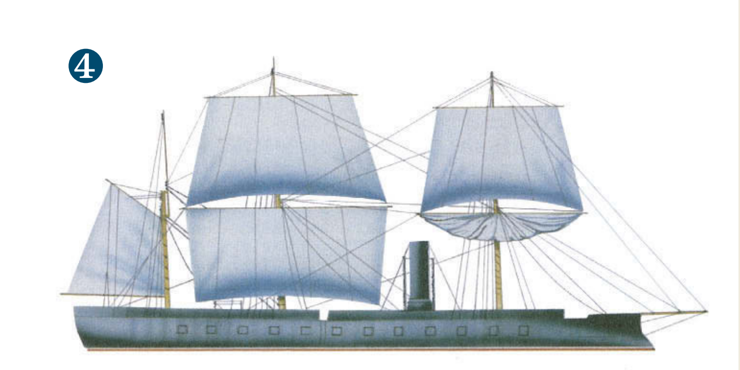
Silbenrätsel

Bilden Sie aus den folgenden Silben zehn Begriffe als Antworten auf die unten stehenden Fragen und notieren Sie den Buchstaben, welcher der hinter der Definition angegebenen Zahl entspricht. Bei richtiger Lösung ergeben die jeweiligen Buchstaben – von oben nach unten gelesen – das gesuchte Lösungswort.

AD - ATA - BRAN - DER - FEL - FLAG - FLOW - GEN - GRUß - JOHN - JO-NES - LAN - LAW - MA - MAS - MI - PA - PAUL - RAL - RIA - SAN - SCA - SEE - SON - STABS - TA - TA - TAU - TEU - THO - TSING - W - WERK

1. Respektbezeugung gegenüber einem fremden Schiff (4)
2. Bezeichnung für ein Kleinst-U-Boot-Projekt der Kriegsmarine, das über Versuche nicht hinauskam (2)
3. Haupt- und Hafenstadt des Kiautschou-Gebietes (2)
4. Stützpunkt der britischen Heimatflotte auf den Orkneys (2)
5. Einer der erfolgreichsten Freibeuter im 18. Jahrhundert (3)
6. Der einzige je gebaute Siebenmaster, Stapellauf 1902 (7)
7. Bezeichnung für eine multinationale Mission am Horn von Afrika, an der die Deutsche Marine seit 2008 teilnimmt (1)
8. Offizielle deutsche Seekriegsgeschichte des Ersten Weltkrieges (2)
9. Mit brennbaren Stoffen gefüllte Schiffe, die feindlichen Linien entgegentrieben, um dort zu explodieren (6)
10. Flaggschiff des Entdeckers Christoph Kolumbus (8)

Quelle: Erik Krämer/Rätselstunde, www.raetselstunde.com



Lösungen:

Bilderrätsel

1. Kanonenboot *Habicht* (Kaiserliche Marine)
2. Küstenpanzerschiff *Rolf Krake* (Dänische Marine)
3. 72-Kanonen-Zweidecker *La Couronne* (Französische Marine, 1636)
4. Panzerfregatte *Salamander* (Österreichische Marine)

Silbenrätsel

1. Flaggengruß, 2. *Seeteufel*, 3. Tsingtau, 4. Scapa Flow, 5. John Paul Jones, 6. *Thomas W. Lawson*, 7. Atalanta, 8. Admiralstabswerk, 9. Brander, 10. Santa Maria

Lösungswort: Geschwader

Fotos: Sammlung GSW

Sebastian Diziol

Sprachrohr der Flottenrüstung



Sebastian Diziol: *„Deutsche, werdet Mitglieder des Vaterlandes!" Der Deutsche Flottenverein 1898–1934*, 2 Bände, 857 Seiten, Solivagus Praeteritum, Kiel 2015, 97 Euro

In seiner zweibändigen Dissertation befasst sich der Kieler Historiker Sebastian Diziol mit der Geschichte des „Deutsche Flottenvereins" (DFV), dessen wesentlicher Sinn und Zweck es war, die deutsche Bevölkerung für die Kaiserliche Marine und den Flottenbau zu begeistern.

Nach seiner Ernennung zum Staatssekretär im Reichsmarineamt 1897 hatte Admiral Tirpitz mit tatkräftiger Unterstützung durch den Kaiser und die deutsche Großindustrie die Aufrüstung der Kaiserlichen Marine und den Aufbau einer deutschen Schlachtflotte in der Nordsee in Angriff genommen. Um die deutsche Öffentlichkeit für den Flottenbau zu mobilisieren und politischen Druck auf den Reichstag auszuüben, baute er zugleich eine hochprofessionelle Propaganda-Maschinerie auf.

Eine herausragende Rolle für die Verbreitung der „Flottenidee" und des „deutschen Seegedankens" spielte der 1898 von Tirpitz mitgegründete und von der deutschen Schwerindustrie unterstützte „Deutsche Flottenverein", der massiv für den Ausbau der deutschen Flotte warb und den die sozialdemokratische Zeitung „Vorwärts" einmal treffend als „Hurra-Reklame für die Flottenvermehrung" bezeichnete. Als Massenorganisation, die allen „See- und Flottenbegeisterten" offenstand, gelang es dem Flottenverein, die Unterstützung breiter Bevölkerungsteile und vor allem des Bürgertums für den Schlachtflottenbau zu gewinnen.

Der Flottenverein gehörte damit zu den bedeutendsten militaristischen Organisationen im Kaiserreich. Mit Slogans wie „Der Dreizack gehört in unsere Faust" oder „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser" erzeugte man eine wahre Euphorie für alles Maritime, die der Reichstag kaum ignorieren konnte. Nach der deutschen Niederlage im Ersten Weltkrieg verlor der Flottenverein, der 1919 in „Deutscher Seeverein" umbenannt wurde, erheblich an politischem und gesellschaftlichem Einfluss und löste sich schließlich 1934 auf.

Die 2014 mit dem Stiftungspreis zur Förderung von Schifffahrts- und Marinegeschichte ausgezeichnete Dissertation ist die erste umfassende Darstellung dieses größten nationalen Propagandavereins im wilhelminischen Deutschland. Durch Auswerten umfangreichen Quellenmaterials gelingt Diziol eine präzise Analyse des deutschen Navalismus vor 1914, wobei er diesen Begriff weiterfasst als eine bloße politische und militärische Fokussierung auf Seemacht und Schlachtflotte. Im Sinne einer Kulturgeschichte des Politischen sieht Diziol in dieser maritim geprägten Ideologie auch ein gesellschaftliches und mentales Phänomen. Er leistet einen wichtigen und lesenswerten Beitrag zum besseren Verständnis des gesellschaftlichen und politischen Umfelds der tirpitzschen Flottenrüstung vor dem Ersten Weltkrieg. *Jann Markus Witt*

Hans Jürgen Witthöft (Hg.)

Internationale Marine

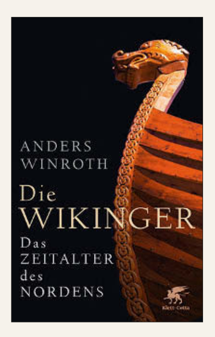


Hans Jürgen Witthöft (Hrsg.): *Köhlers Flottenkalender 2017. Internationales Jahrbuch der Seefahrt*, 272 Seiten, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2016, 15,95 Euro

Das traditionelle, 1901 begründete „Internationale Jahrbuch der Seefahrt" liegt nunmehr für 2017 vor und enthält wieder eine Fülle an Wissenswertem rund um die Marine und ihre Geschichte. Aus dem Inhalt: Der Museumsschlepper *Petersdorf* in Rostock – Der neue Suezkanal – SOS des Seglers *Pinnas* – Abenteuer Afrika – Containerschiff *Heidelberg Express* – *Clipper Cutty Sark* – Die rasant wachsende Flotte der Kreuzfahrtschiffe – Matrosenrevolte 1917 – Der österreichische Kreuzer *Zenta* – Radar an Bord – Orkan „Quimburga". Nicht zu vergessen der Kalender mit zahlreichen Erinnerungsdaten. Wieder einmal ein „Muss" für jeden an Marine und Seefahrt Interessierten. *AK*

Anders Winroth

Gekonnte Darstellung



Anders Winroth: *Die Wikinger. Das Zeitalter des Nordens*, 368 Seiten, Verlag Klett-Cotta, Stuttgart 2016, 24,95 Euro

Nach wie vor haben die Wikinger einen lebhaften Einfluss auf unsere Phantasie: Sie brandschatzten und trieben Sklavenhandel. Doch es gab auch friedliche Ansiedlungen, und sie entwickelten ein weit ausgreifendes Handelsnetzwerk. In ihren schnellen Schiffen ließen sie ihre Heimatländer weit hinter sich zurück – nicht nur um zu plündern, sondern auch aus reiner Entdeckerlust. Autor Anders Winroth schreibt gegen die gängigen Mythen an, untersucht jeden wichtigen Aspekt dieses aufregenden Zeitalters und stellt so den Innovationsgeist und schieren Wagemut der Wikinger dar, ohne ihr destruktives Erbe zu beschönigen. Eine ebenso unterhaltsame wie umfassende Darstellung. *AK*

Rüdiger von Ancken

Stimmungsvolle Illustrationen



Rüdiger von Ancken, Lars U. Scholl: *Der Marinemaler Walter Zeeden (1891–1961). Schifffahrts- und Eisenbahnmotive aus sechs Jahrzehnten,* 183 Seiten, Oceanum Verlag, Wiefelstede 2016, 34,90 Euro

Die nur noch antiquarisch erhältlichen etwa 200 „SOS"- und 95 „Anker"-Hefte mit Umschlagbildern und Vignetten von Walter Zeeden gelten vor allem wegen ihrer aussagekräftigen Illustrationen für Sammler als ein wertvoller Schatz maritimer Geschichte.

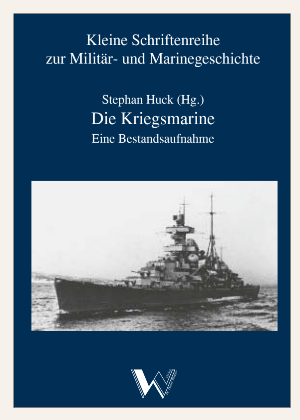
Walter Zeeden, der eigentlich eine Ausbildung zum Lokomotivbau-Ingenieur absolviert hatte, wird mit dieser opulent ausgestatteten Gesamtdarstellung gewürdigt. 1931 als Illustrator entdeckt, schuf Walter Zeeden eine Vielzahl von Illustrationen aus allen Bereichen der Schifffahrt. Er war immer bestrebt, Schiffe (und Eisenbahnen) als Objekte der Bewegung originalgetreu in unterschiedlichsten Szenen wiederzugeben. Durch Lichteffekte und die Darstellung der See vermittelte er Stimmungen, die für Fotografen damals technisch nicht möglich gewesen wären.

Als Techniker war Zeeden in der Lage, alle Komponenten der komplexen Schiffsarchitektur in ihrer Funktion zu erfassen und in ihren Dimensionen korrekt abzubilden. Dabei vermied er es, durch bewusste Vereinfachungen den Betrachter zu überlasten, wodurch der Künstler den Gesamteindruck des Bildes verstärkte. Wer alles über Walter Zeeden und seine Werke wissen will, ist mit diesem Buch bestens bedient.

Aus dem Inhalt: Jugend und Studienzeit – Erster Weltkrieg bis zur Weltwirtschaftskrise – 1930er- und 1940er-Jahre – Die Nachkriegszeit – 1950er-Jahre – Die letzten Jahre – Bilderverzeichnis – Anhang – Archive und Literatur. *Heinrich Walle*

Stephan Huck (Hrsg.)

Aspekte der Kriegsmarine



Stephan Huck (Hg.): *Die Kriegsmarine. Eine Bestandsaufnahme* (Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte, Bd. 25), 275 Seiten, Bochum 2016, 48,65 Euro

Kein Sammelband könnte je Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Darin liegen Fluch und Segen, denn der Reiz, möglichst viele Themen nach bestimmten Ordnungskriterien anzureißen, um einen Näherungswert zu erhalten, bedeutet zugleich Verzicht. Dies gilt auch für diese verdienstvolle, ungemein inhaltsreiche, aber eben doch lückenhafte Bestandsaufnahme der Kriegsmarine, die auf eine Tagung zum Thema zurückgeht und schlaglichtartig einzelne Facetten der zehnjährigen Geschichte von 1935 bis 1945 in folgenden Themenbereichen beleuchtet: (1) Marine und Krieg, (2) Operationen, (3) Lebenswelten, (4) Ausbildung, Erziehung und Propaganda, (5) Kriegsende, (6) Nachwirkungen.

Die einzelnen, den aktuellen Forschungsstand spiegelnden Aufsätze müssen gleichsam *pars pro toto* stehen, so etwa das Unternehmen „Rheinübung" stellvertretend für viele weitere unerwähnte Operationen mit schweren Überwassereinheiten, ein Porträt von Vizeadmiral Friedrich Ruge für die Führungsmannschaft hinter den Protagonisten Raeder und Dönitz, die Kriegsmarine im besetzten Frankreich für andere besetzte Länder oder der Höhepunkt des U-Boot-Krieges 1942 für den gesamten U-Boot-Krieg.

Marine und Widerstand werden leider ebenso ausgeklammert wie die Rettung über die Ostsee 1944/45, obwohl beide Themen im kollektiven historischen Gedächtnis verankert sind. Dessen ungeachtet hat dieser Band einen festen Platz in der Kriegsmarine-Forschung.

Guntram Schulze-Wegener

Moritz Brake
und Heinrich Walle

Große Erinnerungen



Moritz Brake, Heinrich Walle: *60 Jahre Deutsche Marine im Bild*, 144 Seiten, Verlag E. S. Mittler & Sohn, Hamburg, Bonn 2016, 29,95 Euro

Die Marine feierte in diesem Jahr ihren 60. Geburtstag. Dies ist Grund genug für eine Rückschau, die in diesem Band besonders gut gelungen ist, weil – wie sonst üblich – nicht das Wort das tragende Medium ist, sondern die Fotografie, die freilich eingebunden ist in erklärende Texte beziehungsweise Chronologien. Dadurch ist eine muntere, sehr abwechslungsreiche zeithistorische Zusammenschau mit einer Fülle an Fotos entstanden, die nicht nur die offizielle Entwicklung der Bundesmarine (Schiffe und verantwortliche Personen) und dann nach 1990 der Deutschen Marine veranschaulichen, sondern vor allem den gewöhnlichen Alltag an Bord von Schiffen und Booten.

So mancher Ehemalige wird sich auf den Abbildungen wiederfinden und in Erinnerungen für ihn längst vergangener Zeiten schwelgen können. Abgerundet durch Vorworte des Inspekteurs der Marine, Vizeadmiral Krause, sowie der Vorsitzenden des Deutschen Maritimen Instituts und der Marine-Offizier-Vereinigung (Vizeadmirale a. D. Hans-Joachim Stricker und Wolfgang Nolting), Karten, Grafiken und Tabellen vermisst man am Ende lediglich ein Literaturverzeichnis, das Gelegenheit gegeben hätte, sich in den ein oder anderen Abschnitt vertiefend einzuarbeiten.

Guntram Schulze-Wegener



Columbus' Weltreich

Die Weltkarte von Francesco Rosselli (geboren 1445, gestorben zwischen 1508 und 1513) aus dem Jahre 1508 zeigt unter anderem von Christoph Columbus entdeckte Gebiete. Von dieser Karte, einem der letzten Werke des Künstlers, existieren weltweit nur drei unkolorierte und zwei kolorierte Exemplare. Francesco Rosselli war ein bedeutender florentinischer Kupferstecher und Miniaturen-Maler, der sich auch als Kartograf betätigte. Mehr aber erstellte er Stiche von Karten. Vermutlich stach Rosselli einige Karten der berühmten *Geographia* von Ptolemäus, die zwischen 1480 und 1482 in Florenz aufgelegt wurde. *GSW*

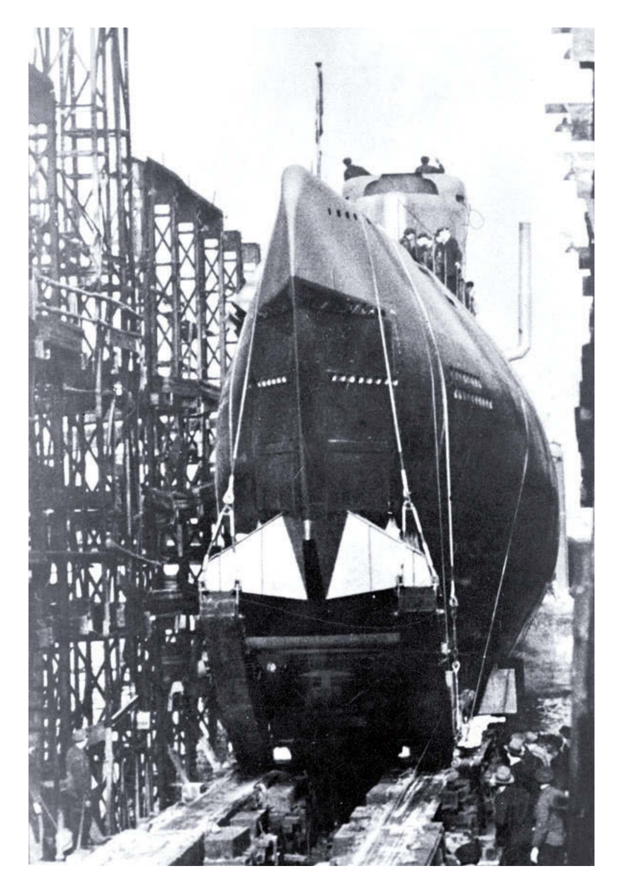
Foto: picture-alliance/ZB



MARE INDICVM
VVLTVRNVS
EVRO

Elektro-U-Boote Typ XXI

Illusion der Wunderwaffe: Spezialisten entwickelten in der letzten Phase des Zweiten Weltkriegs eine maritime Revolution, die erstmals die Bezeichnung Unterseeboot wirklich rechtfertigte, da die Boote länger unter Wasser operieren konnten als alle bisherigen. Unser Artikel beschreibt detailliert Entwicklung, Technik und Einsätze dieses neuen Typs, mit dem die Marine die Kriegswende erzwingen wollte.





Dampfkorvetten

Im Gefecht: Mit seinem ersten maschinengetriebenen Kriegsschiff *Danzig* und weiteren Schiffen ging Preußen 1856 gegen Piraten in Marokko vor. Dabei erwies sich die Radkorvette als besonders wertvoll.



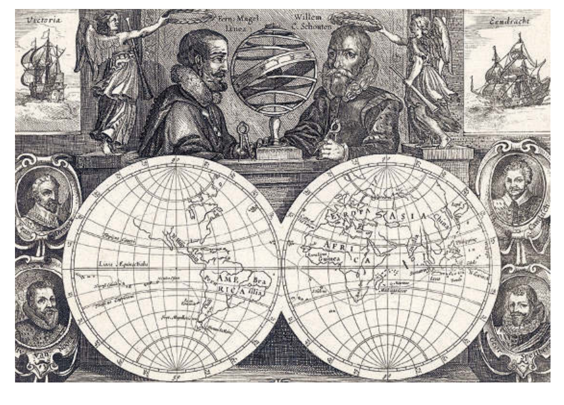
America's Cup

Superlative: Zur Regatta um die älteste Segeltrophäe der Welt treffen sich die besten Segler auf den schnellsten Yachten. Wir werfen einen Blick in die Geschichte dieses exklusiven Segelsport-Ereignisses.



Ferdinand Magellan

Legendär: Die Expedition des portugiesischen Seefahrers, deren Ende er nicht mehr erlebte, war die erste Weltumrundung der Menschheitsgeschichte. Was wollte die spanische Krone damit beweisen?



Außerdem:

Frauen an Bord Warum war früher undenkbar, was heute Normalität ist? **Festung Friedrichsort** 370 Jahre Ostseegeschichte an der Kieler Förde. **Alex Kircher** Die hohe Kunst eines deutsch-österreichischen Marinemalers. Und viele weitere spannende Beiträge. Lassen Sie sich überraschen!

Die nächste Ausgabe von SCHIFF Classic erscheint am 12. Dezember 2016

Fotos: picture-alliance/IMAGNO/NB; dpa; WZ-Bilddienst; Sammlung GSW

Nr. 16 | 6/2016 | November, Dezember | 4. Jahrgang



Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 92 | 44. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik

Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

Layout Ralph Hellberg

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Disposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Stürtz, Würzburg

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de



Geschäftsführung Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften: Andreas Thorey

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC
Militär & Geschichte FLUGMODELL BAHN EXTRA
AUTO CLASSIC LOK MAGAZIN TRAKTOR CLASSIC
TRAKTOR XL STRASSENBAHN MAGAZIN

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (6 Hefte) € 48,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches" können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in *Schiff Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die historische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar!

Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.




Die Luftwaffe
im hohen Norden
DAS MAGAZIN FÜR LUFTFAHRT, ZEITGESCHICHTE UND OLDTIMER
FLUGZEUG
CLASSIC
11
FLUGZEUG CLASSIC
Ein Magazin von GeraMond
Österreich € 6,50
Schweiz sFr. 11,50
Luxemburg € 6,90
Italien € 7,50
Dänemark DKK 67
€ 5,90
Nov. 2016
www.flugzeugclassic.de
Jetzt neu
am Kiosk!
Veteran erinnert sich
»Meine nervenaufreibenden
Einsätze als Bordschütze«
Finnland 1944
So stoppten Ju 87 & Fw 190
die Rote Armee
B-25 Mitchell
Der Bomber mit der
Kanone im Bauch
Dornier Do 217
Das Schwergewicht
unter den Nachtjägern
Airshowbericht Oshkosh
So viele Warbirds wie
nirgendwo auf der Welt!
Messerschmitt M 18 | Dornier Do 217 | Canadair Sabre
Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.flugzeugclassic.de/abo
GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München


MODELLE, DIE ÜBERZEUGEN.
Museums-Qualität vom Besten !
AMATI
Die hochwertigen
Laser-Baukästen im
Exclusiv-Vertrieb
von
krick
BLERIOT XI 1909
Maßstab 1:10
Spannweite 84 cm
Bestell-Nr. 25201
ENDEAVOUR 1934
Maßstab 1:35
Länge 115 cm
Bestell-Nr. 25082
und andere Americas Cupper
in 1:35 und 1:80
ARNO XI FERRARI
auch fernsteuerbar
Maßstab 1:8
Länge 79 cm
Bestell-Nr. 25030
MOTORBOOT
TYP AQUARAMA
auch mit Antriebssatz erhältlich
Maßstab 1:10, Länge 85 cm
Bestell-Nr. 25035
WIKINGERSCHIFF
Maßstab 1:50, Länge 44 cm
Bestell-Nr. 25006
Den aktuellen Krick Modellkatalog
erhalten Sie im Fachhandel
oder gegen Einsendung eines 5.- Euro
Scheines im Brief (Ausland 10.- Euro)
direkt zugesandt.
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen
www.krick-modell.de